มาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

นางสาวพัชรินทร์ จัยสิทธิ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย
The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL MEASURES ON HIT AND RUN OFFENSES

Miss Patcharin Jaiyasith

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่
โดย	นางสาวพัชรินทร์ จัยสิทธิ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	อาจารย์ ดร. ณัชพล จิตติรัตน์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. คณพล จันทน์หอม)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(อาจารย์ ดร. ณัชพล จิตติรัตน์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. ปกป้อง ศรีสนิท)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(พลตำรวจตรี อภิสิทธิ์ เมืองเกษม)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

พัชรินทร์ จัยสิทธิ์ : มาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ (LEGAL MEASURES ON HIT AND RUN OFFENSES) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: อ. ดร. ณัชพล จิตติรัตน์, 213 หน้า.

วิทยานิพนธ์นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาของมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของประเทศไทย รวมถึงศึกษาแนวคิด รูปแบบ และเนื้อหาของมาตรการในความผิดฐานดังกล่าวของต่างประเทศเพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบและนำเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการในประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่ากฎหมายและมาตรการที่นำมาบังคับใช้ในปัจจุบันยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะบทกฎหมายหลัก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ไม่สามารถปรับใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้ครอบคลุมกับทุกกรณีที่เกิดขึ้น โดยจะนำมาปรับใช้ได้ต่อเมื่ออุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะต้องเกิดขึ้นใน “ทาง” ตามนิยามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น อีกทั้งบทกำหนดโทษที่อยู่ในระดับต่ำเกินสมควรและไม่แบ่งแยกอัตราโทษตามระดับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่นำมาใช้ควบคู่กับการลงโทษทางอาญาก็ไม่อาจป้องปรามและลดมูลเหตุจูงใจที่ทำให้เกิดการหลบหนีไปได้

ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ทำวิทยานิพนธ์จึงเสนอแนะให้ขยายนิยามของพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดให้ครอบคลุมทุกสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ นอกจากนี้ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษในความผิดฐานดังกล่าวให้สูงขึ้น และแบ่งแยกอัตราโทษตามระดับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้งนำมาตรการพิเศษของต่างประเทศ อันได้แก่ มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด มาตรการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว มาตรการทางประกันภัย มาตรการคุมประพฤติ และมาตรการลดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่ไม่หลบหนีและให้การช่วยเหลือผู้เสียหาย มาปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมไทย ซึ่งจะทำให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องปรามยับยั้งการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สาขาวิชา นิติศาสตร์ ลายมือชื่อนิสิต .....

ปีการศึกษา 2559 ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....

5886001034 : MAJOR LAWS

KEYWORDS:

PATCHARIN JAIYASITH: LEGAL MEASURES ON HIT AND RUN OFFENSES. ADVISOR: LECT. DR. NATCHAPOL JITIRAT, 213 pp.

This thesis focuses on the legal measures on hit and run offenses in Thailand and their related problems. The concept, method and content of such offenses in foreign countries have been comparatively analyzed to provide appropriate suggestions on the determination of legal measures in Thailand.

The results of the research show that the current legal provision and legal measures of hit and run offenses cannot deter the crimes. Especially, the main provision for hit and run offences, Section 78 of the Land Transport Act B.E. 2522 (1979) is unable to apply with all situations of hit and run offenses, as its application is limited to the accident from automobile occurred on the “road” as defined by law. In addition, the penalty for the offenses are insufficient for the damages occurred, Also the other legal measures in Thailand used in conjunction with the criminal punishment, is not effective enough to prevent, deter and reduce the crimes of hit and run.

For the foregoing reasons, the author of this thesis suggested that the provision of law need to be revised. The place of occurrence in this offense should be expanded to cover all places related to the accident arising from automobile. Moreover, the penalty in such charges shall be increased and the penalty should be categorized according to the damage occurred, Additionally, the government should apply the special measure of foreign countries, such as the suspension or revocation of driver’s license, a training program, a denial of temporary release, an insurance scheme, a corrective measure to the offender and a reduction of sentence to the driver who did not run away and provide assistance to the injured, These measures shall be adapted in accordant with the nature of Thai society to ensure the more effective prevention and deterrence on hit and run offences would occur ultimately.

Field of Study: Laws Student's Signature .....

Academic Year: 2016 Advisor's Signature .....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีด้วยความเมตตากรุณาอย่างสูงจากเหล่าคณาจารย์และผู้ทรงคุณวุฒิที่อยู่เบื้องหลังความสำเร็จในครั้งนี้ ลำดับแรกผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.ณัชพล จิตติรัตน์ เป็นอย่างสูง ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าให้คำปรึกษาการเขียนวิทยานิพนธ์ ให้ความรู้ในการค้นหาข้อมูล ตรวจโครงร่างวิทยานิพนธ์ ตลอดจนชี้แนะให้เห็นถึงข้อบกพร่องและแนะนำแนวทางในการแก้ไขด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่งมาโดยตลอด อีกทั้งยังเป็นรุ่นพี่ที่คอยให้กำลังใจและทำให้ผู้เขียนเชื่อมั่นว่าจะสามารถเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จ

ลำดับต่อมา ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการทุกท่าน ทั้งผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คณพล จันทน์หอม ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และได้ชี้ให้เห็นถึงข้อบกพร่องและแนะนำแนวทางแก้ไขที่เป็นประโยชน์ต่อการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ด้วยความเมตตากรุณาเป็นอย่างยิ่ง รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท และพลตำรวจตรีอภิสิทธิ์ เมืองเกษม ที่กรุณารับเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่ควรศึกษาเพิ่มเติม รวมถึงข้อเสนอแนะที่สำคัญอันทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณคุณศุภกฤษณ์ จัยสิทธิ์ และคุณทัศน์วรรณ ธเนศวร ผู้ซึ่งเป็นบิดาและมารดาของผู้เขียน ที่ได้เลี้ยงดู อบรม ให้โอกาสในการศึกษา คอยช่วยเหลือสนับสนุนจนผู้เขียนสามารถเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จ รวมถึงนางสาวพัชราภรณ์ จัยสิทธิ์ ผู้ซึ่งเป็นน้องสาวที่คอยให้กำลังใจเสมอมา

ขอขอบคุณร้อยตำรวจโทสรสิช นิลลาภานนท์ ผู้ริเริ่มและบอกเล่าประเด็นปัญหาในทางปฏิบัติแก่ผู้เขียนจนนำมาซึ่งการศึกษาในหัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษา ความช่วยเหลือ และคอยให้กำลังใจจนผู้เขียนสามารถผ่านอุปสรรคและช่วงเวลาที่ยากลำบากไปได้

อีกทั้งขอขอบคุณกัลยาณมิตรทุกท่านอันไม่อาจกล่าวนามได้หมดในที่นี้ ที่คอยให้กำลังใจอันมีค่าแก่ผู้เขียนตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ที่ผ่านมา

สุดท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณประโยชน์ประการใด ผู้เขียนขอมอบแด่บิดามารดา คณาจารย์และบุคคลผู้มีพระคุณทั้งหลายแก่ผู้เขียน หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้เพียงผู้เดียว และต้องกราบขออภัยมา ณ ที่นี้

Chulalongkorn University

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ

กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ

สารบัญ ..... ช

บทที่ 1 บทนำ 12

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 12

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 19

1.3 สมมติฐานของการวิจัย 19

1.4 ขอบเขตของการวิจัย 20

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย 20

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 20

บทที่ 2 การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี 22

2.1 ความหมายของการขับรถชนแล้วหลบหนี 23

2.2 สาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการกระทำความผิด 24

2.3 พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด 29

2.3.1 ทฤษฎีบุคลิกภาพ (Personality Theory) 29

2.3.2 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective Theory) 31

2.3.3 ทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Rational Decision Theory) 32

2.3.4 ทฤษฎีแก้ตัว (Neutralization Theory) 33

2.4 ผลกระทบจากการชนแล้วหลบหนี 33

2.4.1 ตัวอย่างความเสียหายของการชนแล้วหลบหนีการนำเสนอข่าวของสื่อ 34

2.5 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ 35

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หน้า

2.5.1 ลักษณะทั่วไปของความผิดเกี่ยวกับจราจร 36
2.5.2 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี 37
2.6 แนวคิดและวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการกำหนดความผิดและการลงโทษทางอาญา 40
2.6.1 แนวคิดในการกำหนดโทษอาญา 41
2.6.2 ทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษ 44
บทที่ 3 กฎหมายและมาตรการตามกฎหมายไทยและต่างประเทศสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ 50
3.1 สาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมาย 50
3.1.1 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย 51
3.1.2 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา 54
3.1.3 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศออสเตรเลีย 57
3.1.4 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศญี่ปุ่น 59
3.1.5 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี 60
3.2 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิด 61
3.2.1 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย 62
3.2.2 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา 67
3.2.2.1 การชนเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินเสียหาย 69
3.2.2.2 การชนที่ทำให้ผู้อื่นตายหรือได้รับบาดเจ็บ 71

หน้า

3.2.3 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศออสเตรเลีย 73
3.2.3.1 ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังจากการชนเป็นเหตุให้เกิดอันตราย ... 76
3.2.3.2 ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังยานพาหนะชนเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส 79
3.2.4 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศญี่ปุ่น 81
3.2.5 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี 84
3.3 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี 88
3.3.1 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย 88
3.3.2 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา 89
3.3.3 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศออสเตรเลีย 91
3.3.4 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศญี่ปุ่น .. 92
3.3.5 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี 93
3.4 มาตรการพิเศษ 94
3.4.1 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศไทย 95
3.4.2 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศสหรัฐอเมริกา 100
3.4.3 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศออสเตรเลีย 106
3.4.4 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศญี่ปุ่น ... 111

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หน้า

3.4.5 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี 114

บทที่ 4 บทวิเคราะห์มาตรการทางอาญาในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ 117

4.1 การกำหนดฐานความผิด 118

4.1.1 การกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด 118

4.1.2 องค์ประกอบของการกระทำความผิด 124

4.2 การกำหนดอัตราโทษ 129

4.2.1 การกำหนดระดับความผิดและอัตราโทษ 129

4.2.1.1 ข้อเปรียบเทียบอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่กับอัตราโทษในความผิดอื่นที่มีลักษณะใกล้เคียง 130

4.2.1.2 ข้อเปรียบเทียบอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของประเทศไทยกับอัตราโทษในความผิดฐานเดียวกันของต่างประเทศ 141

4.2.1.3 ข้อพิจารณาอัตราโทษ ในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ 147

4.3 มาตรการพิเศษ 154

4.3.1 มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ 154

4.3.2 มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด 159

4.3.3 มาตรการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว 163

4.3.4 มาตรการทางการประกันภัย 169

4.3.5 มาตรการคุมประพฤติ 171

4.3.6 มาตรการลดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่ไม่หลบหนีและให้การช่วยเหลือผู้เสียหาย 176

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 179

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หน้า

รายการอ้างอิง 187

ภาคผนวก 193

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ 213

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากข้อมูลทางสถิติขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization – WHO) ระบุว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนมีประมาณ 1.25 ล้านคนต่อปี[1] โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อความถี่และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมีความหลากหลายและซับซ้อนแตกต่างกันไปตามแต่ละกรณี แต่ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญและเพิ่มสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากขึ้นนั้นก็คือ พฤติกรรมที่เรียกว่า “การชนแล้วหลบหนี” (Hit-and-Run) ซึ่งหมายถึงการกระทำอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน[2] ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต และพยายามหลบหนีความผิดที่เกิดขึ้น ซึ่งนับว่าเป็นความเสียหายที่รุนแรงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบการชนประเภทอื่น[3]

นิยามทางกฎหมายของการชนแล้วหนีมีความแตกต่างกันไปตามแต่ละประเทศ แต่สิ่งหนึ่งที่หลายประเทศเห็นพ้องต้องกันก็คือ พฤติกรรมดังกล่าวนั้นเป็นสิ่งที่สังคมมองว่าเบี่ยงเบนออกจากมาตรฐานปกติ และจำเป็นที่ต้องใช้กฎหมายเข้ามาควบคุมกับพฤติกรรมที่เบี่ยงเบน (Misbehavior) นี้ ในอีกด้านหนึ่งมองไปถึงว่าการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีนั้นเป็นอาชญากรรมที่แท้จริง (Real Crime) ซึ่งควรกำหนดให้มีบทลงโทษที่รุนแรง (Severe Punishment)[4]

---

[1] World Health Organization, "Number of Road Traffic Deaths," [Online] Accessed: 25 October 2016. Available from: http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/traffic_deaths_number/en/

[2] สำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), "รายงานเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 3 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.oic.or.th/th/consumer/reports

[3] Upal Barua and Lina Kattan Richard Tay, "Factors Contributing to Hit-and-Run in Fatal Crashes," Accident Analysis and Prevention 41, 2 (2009): 227-233.

[4] Ludo Kluppels, “Beyond shame and guilt: what’s inside a hit and run accident” (Belgian Road Safety Institute, Public Affairs, Innovation and Regulatory department, January 2016).

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ที่ก่อให้อุบัติเหตุจราจรต้องหยุดรถ และให้ความช่วยเหลือแก่คู่กรณีตามสมควร เนื่องจากผู้นั้นคือบุคคลที่อยู่ในเหตุการณ์ จึงย่อมทราบดีถึงความเสียหายหรืออันตรายที่ได้เกิดขึ้น ดังนั้น บุคคลที่สามารถช่วยเหลือและบรรเทาความเสียหายแก่คู่กรณีในเบื้องต้นได้ก็คือผู้ขับรถชน หากผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นแล้วหลบหนีไป นอกจากการกระทำดังกล่าวจะเข้าข่ายการหลบหนีความผิดแล้ว การไม่หยุดรถเพื่อแสดงตนและช่วยเหลือคู่กรณี อาจจะเป็นการลดโอกาสในการมีชีวิตรอดของผู้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจทำให้ผู้นั้นได้รับบาดเจ็บเพิ่มขึ้นเนื่องจากการไม่ช่วยเหลือหรือการช่วยเหลือที่ล่าช้า ถือเป็นการแสดงออกถึงการไม่มีความรับผิดชอบขาดสามัญสำนึกที่ดี อีกทั้งยังทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบสภาพร่างกาย และจิตใจของผู้ก่อเหตุ เพื่อสืบหาต้นตอของอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที จึงอาจกล่าวได้ว่าคุณธรรมทางกฎหมายของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี คือ การมุ่งคุ้มครองชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยต้องการให้ผู้ขับขี่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้นั้นหรือไม่ก็ตาม จำต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด[5]

เมื่อเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการขับขี่ยานพาหนะจนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับอันตรายแก่กาย หรือถึงแก่ชีวิต หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย ถือได้ว่าผู้นั้นกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา โดยฐานความผิดที่ต้องนำมาพิจารณากับความเสียหายที่เกิดขึ้นในส่วนนี้แยกออกเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาท และเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถชนขึ้นแล้วหากผู้ขับขี่ได้หลบหนีและไม่ให้ความช่วยเหลือผู้เสียหาย ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที การกระทำดังกล่าวจึงเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นภายหลังจากการขับขี่รถชนก่อให้เกิดความเสียหายจากการขับขี่ยานพาหนะในตอนแรก อันเป็นการกระทำโดยเจตนาของผู้ขับขี่แยกต่างหากจากการกระทำครั้งแรกซึ่งเป็นเรื่องต่างกรรมต่างวาระ ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่

[5] Miriam Gur-Arye, "Moral Panic: Hit-and-Run Traffic Offenses," New Criminal 20, 2 (2017): 310-311.

กฎหมายกำหนดภายหลังจากที่เกิดอุบัติเหตุแล้วจึงต้องมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78[6] ประกอบมาตรา 160[7] อีกกระทงหนึ่ง[8]

ในบางกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขับขี่ยานพาหนะ ผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นอาจไม่ต้องรับผิดจากการกระทำในส่วนที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นตามประมวลกฎหมายอาญา ถ้าพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาท ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขับรถไปตามทางด้วยความระมัดระวังและใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่ปรากฏว่ามีคนวิ่งมาตัดหน้ารถกะทันหัน เป็นเหตุให้รถชนคนดังกล่าว กรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการชน เนื่องจากไม่ได้กระทำโดยเจตนาและไม่ได้ประมาท แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 กำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับรถต้องหยุดและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย รวมทั้งแจ้งเหตุแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ หากผู้ขับรถไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวย่อมมีความผิดมาตรา 160

---

[6] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 บัญญัติว่า

“ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

[7] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 บัญญัติว่า

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

[8] คำพิพากษาฎีกา 3557/2531

จากบทบัญญัติในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 มีสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นดังจะกล่าวต่อไปนี้

1. สาเหตุหลักที่ส่งผลให้บุคคลตัดสินใจหลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุ อาจเกิดจากความกลัว ตกใจ หรืออาจกระทำความผิดอื่น ๆ ที่มีโทษรุนแรงกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับรถขณะเมาสุรานั้นถือเป็นตัวแปรสำคัญที่เร่งให้บุคคลหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุ[9] อีกทั้งถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2)[10] ที่กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา โดยมีบทกำหนดอัตราโทษตามมาตรา 160 ตรี[11] ดังนั้น ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราจึงมีแนวโน้มที่จะหลบหนีไปมากกว่าคนปกติ และแม้ภายหลังจะถูกจับกุมตัวมาได้ก็ย่อมไม่สามารถตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ได้ เนื่องจากร่างกายสามารถกำจัดปริมาณแอลกอฮอล์ออกได้หมด ตลอดช่วงระยะเวลาภายหลังจากที่เกิดอุบัติเหตุและถูกจับกุม ซึ่งในคดีอาญานั้น พยานหลักฐานที่จะพิสูจน์ว่าจำเลยมีความผิดหรือไม่ จำต้องแสวงหาพยานหลักฐานให้ถูกต้องและตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด ส่งผลให้เจ้าพนักงานไม่สามารถหาพยานหลักฐานมากล่าวโทษได้ว่าผู้นั้นขับขี่ในขณะเมาสุรา จึงแจ้งได้เพียงข้อหา

---

[9] Solnick SJ and Hemenway D., "Hit the Bottle and Run: The Role of Alcohol in Hit-and-Run Pedestrian Fatalities," Journal of Studies on Alcohol 55, 6 (1994): 679-684.

[10] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ขับขี่ในขณะเมาสุรา”

[11] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 ตรี บัญญัติว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ซึ่งอัตราโทษของการกระทำผิดดังกล่าวนั้นเบากว่าอัตราโทษในความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรามาก ทั้งที่จริงแล้วการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ความร้ายแรงและความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมากกว่าการขับขี่รถในขณะเมาสุราเพียงอย่างเดียว จึงเกิดประเด็นปัญหาว่า บทกำหนดโทษตามมาตรา 160 ของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหนีจึงไม่ได้สัดส่วนกับความผิดที่เกิดขึ้นและไม่สอดคล้องกับหลักการกำหนดโทษทางอาญาและวัตถุประสงค์ของการลงโทษ

ประกอบกับเมื่อพิจารณาในเชิงมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในฐานความผิดเกี่ยวกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีพบว่าโทษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 160 สำหรับผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ไม่มีผลเป็นการป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด ทั้งที่วัตถุประสงค์หลักของการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้นมีเพื่อป้องปรามยับยั้ง (Deterrence) เป็นสำคัญ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Rational Decision Theory) ที่กล่าวว่ามนุษย์มักเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ เพื่อให้ตนได้รับผลประโยชน์สูงสุด ดังนั้นการที่บุคคลจะตัดสินใจกระทำความผิดหรือไม่ จึงเกิดจากพิจารณาชั่งน้ำหนักระหว่างผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดเปรียบเทียบกับโทษที่จะได้รับ แนวคิดดังกล่าวจึงนำมาอธิบายการกระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้ว่าบุคคลจะตัดสินใจหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุมากกว่าปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด เพราะเห็นถึงความคุ้มค่าและประโยชน์ที่จะได้รับจากการหลบหนี ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้เกิดขึ้นจากอัตราโทษที่ปรากฏตามมาตรา 160 ไม่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ และไม่ส่งผลในการป้องปรามยับยั้งการหลบหนีไปแต่อย่างใด

2. บทกำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรา 78 ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 160 นั้น ไม่ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิด ทั้งมิได้มีการแบ่งแยกการลงโทษตามระดับของอันตรายที่เกิดขึ้น กล่าวคือ ผลฉกรรจ์มีเพียงการฝ่าฝืนมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย โดยกฎหมายกำหนดให้อัตราโทษสำหรับการชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้เกิดอันตรายสาหัสเทียบเท่ากับการชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย นอกจากนี้หากการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อัตราโทษย่อมเท่ากับการทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย

3. มาตรการทางกฎหมายอย่างอื่นนอกเหนือจากการลงโทษทางอาญาที่นำมาบังคับใช้ประกอบกับการลงโทษในการลงโทษความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงาน

เจ้าหน้าที่ตามมาตรา 78 ได้แก่ มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มาตรการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และระบบตัดคะแนน แต่ในปัจจุบันพบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุเกิดจากการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด[12] ทั้งนี้อาจเกิดจากปัจจัยหลายประการไม่ว่าจะเป็นเรื่องพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ทัศนคติของผู้ขับขี่ในการประเมินความคุ้มค่าระหว่างการหลบหนีและการหยุดให้ความช่วยเหลือและแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ มาตรการดังกล่าวจึงยังไม่สามารถป้องปรามผู้กระทำความผิดได้ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ พบว่ามีการกำหนดมาตรการพิเศษที่หลากหลายในการบังคับกับผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหลบหนี ซึ่งก่อให้เกิดประสิทธิภาพในแง่ของการบังคับใช้กฎหมาย

4. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4405/2531 ได้กำหนดว่าผู้ขับรถที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวนั้นจะต้องเป็นผู้ขับรถ “ที่กำลังแล่นอยู่” หาใช่กรณีขับรถที่จอดอยู่หรือหยุดอยู่ไม่ การที่จำเลยจอดรถในช่องทางเดินรถด้านขวาซึ่งติดอยู่กับช่องว่างของเกาะกลางถนน “เพื่อรอเลี้ยวกลับรถ” แล้วผู้เสียหายขับขี่รถจักรยานยนต์ชนท้ายที่จำเลยขับได้รับความเสียหาย จึงถือไม่ได้ว่าจำเลยเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายอันจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ประกอบ มาตรา 160 วรรคแรก... แต่เมื่อพิจารณาตามตัวบท การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นต้องเป็นการขับรถ หรือขี่หรือควบคุมสัตว์อยู่ในทางและก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นโดยไม่ต้องพิจารณาถึงว่าเป็นความผิดของผู้ขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ ซึ่งจุดมุ่งหมายของมาตรานี้คือเพื่อให้ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามหน้าที่ทางศีลธรรมที่จะต้องช่วยเหลือผู้ที่ได้รับเคราะห์กรรม จึงมีข้อสังเกตที่ว่า กฎหมายไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ให้ครอบคลุมในทุกกรณีที่ยานพาหนะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

5. ตามมาตรา 78 การกระทำดังกล่าวจะเป็นความผิดเมื่อผู้ขับขี่รถหรือควบคุมสัตว์ได้ขับขี่หรือควบคุมใน “ทาง” ซึ่งตามมาตรา 4 (2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้นิยามคำว่า “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทาง

---

[12] สำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), "รายงานเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 3 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.oic.or.th/th/consumer/reports

ข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ” ทำให้เกิดการปัญหาว่ากรณีที่การชนเกิดขึ้นในสถานที่ที่มิใช่ “ทาง” ตามนิยามข้างต้น เช่น ลานจอดรถในห้างสรรพสินค้า สถานีบริการน้ำมัน แต่ผู้ขับขี่หลบหนีต่อไปนั้น กรณีไม่สามารถปรับใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวมาลงโทษผู้กระทำความผิดได้

การกำหนดความผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีนั้น มีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ยกตัวอย่างเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ได้มีการกำหนดฐานความผิดหากไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด และมีการแบ่งแยกการกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจนตามลักษณะความรุนแรงของอันตรายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังกำหนดประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ควรให้ได้รับความคุ้มครองเป็นพิเศษโดยการลงโทษผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหลบหนีหนักขึ้นกว่ากรณีปกติ รวมทั้งมีมาตรการพิเศษอื่น ๆ ที่นำมาใช้และกำหนดไว้อย่างชัดเจน เช่น มาตรการคุมประพฤติประกอบการลงโทษ มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด หรือการกำหนดให้การหลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุเป็นเงื่อนไขที่บริษัทประกันภัยสามารถปฏิเสธความคุ้มครองต่อคู่สัญญา ยิ่งไปกว่านั้นยังกำหนดให้สถานที่เกิดอุบัติเหตุครอบคลุมทั้งสาธารณสถานและสถานที่ส่วนบุคคล กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้ขยายขององค์ประกอบทางด้านจิตใจของการกระทำผิดให้ครอบคลุมถึงการรู้หรือควรจะรู้ได้ด้วยเหตุผลว่ายานพาหนะของตนเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด และนำการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวมาใช้เป็นมาตรการพิเศษที่ส่งผลกระทบในแง่ลบต่อผู้กระทำความผิดเพิ่มเติมจากการลงโทษทางอาญาสำหรับกรณีดังกล่าว ส่วนในเรื่องอัตราโทษปรับและจำคุกของทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ต่างก็มีอัตราโทษที่สูงและได้สัดส่วนกับความผิดที่เกิดขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวจึงสมควรที่จะศึกษาหลักกฎหมายต่างประเทศเพื่อเป็นการเปรียบเทียบในการหาแนวทางและนำมาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อค้นหาขอบเขตและและสภาพปัญหาของการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี
2. เพื่อรวบรวมแนวคิดและทฤษฎีทางกฎหมายในการกำหนดความผิดและโทษ รวมไปถึงมาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ เกี่ยวกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี
3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายปัจจุบัน
4. เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียระหว่างกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ
5. เพื่อแสวงหาแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพสังคมต่อไป

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

แม้ประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ประกอบมาตรา 160 เป็นหลักเกณฑ์ในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ แต่บทลงโทษที่เบาไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนไปและไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น จึงไม่เป็นไปตามทฤษฎีการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้ง (Deterrence) อีกทั้งไม่สามารถใช้ให้ครอบคลุมกับทุกกรณีที่เกิดขึ้น ส่งผลให้การป้องกันปัญหาจากการกระทำความผิดดังกล่าวยังไม่ได้ผลเท่าที่ควร หากนำหลักเกณฑ์การกำหนดความผิดและโทษรวมถึงมาตรการพิเศษอื่น ๆ ของต่างประเทศ อันได้แก่ มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด มาตรการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว มาตรการทางประกันภัย และมาตรการคุมประพฤติ มาเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายและมาตรการที่เหมาะสม จะช่วยป้องกันการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดียิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ มุ่งศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรคในบทบัญญัติดังกล่าว โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศ แล้วนำเสนอแนวทางแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการป้องกันไม่ให้บุคคลผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหลบหนีไป

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีดำเนินการศึกษาโดยวิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยการค้นคว้าศึกษา และวิเคราะห์จากคำพิพากษาฎีกา หนังสือ สิ่งพิมพ์ ตำรา บทความ เอกสาร วารสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ โดยนำมารวบรวม วิเคราะห์ เปรียบเทียบ และนำเสนออย่างเป็นระบบ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาลักษณะและสภาพปัญหาของการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมถึงแนวคิดและทฤษฎีทางกฎหมายในการกำหนดความผิด โทษ และมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จะช่วยให้ทราบและตระหนักถึงปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายและให้ประโยชน์ดังนี้

1. ทำให้ทราบขอบเขตและและสภาพปัญหาของการก่อให้เกิดเหตุขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่
2. ทำให้เข้าใจแนวคิดและทฤษฎีทางกฎหมายในการกำหนดความผิดและโทษ รวมไปถึงมาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ เกี่ยวกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

3. ทำให้ทราบและตระหนักถึงปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่
4. ทำให้ทราบมาตรการกำหนดโทษและลงโทษการการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของกฎหมายต่างประเทศว่าเป็นเช่นไร มีข้อดีและข้อเสียอย่างไรบ้าง
5. สามารถแสวงหาแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม เพื่อเสนอแนะ แก้ไขและปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพสังคมต่อไป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 2
การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี

สาเหตุการตายและบาดเจ็บซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนนั้นเป็นที่ทราบกันดีว่ากำลังเป็นปรากฏการณ์ที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ เนื่องจากจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมีประมาณ 1.25 ล้านคนต่อปีและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง[1] อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนมากนั้นเกิดจากการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น การฝ่าไฟแดง หรือการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ซึ่งการกระทำเหล่านี้ล้วนแต่เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น แต่พฤติกรรมที่เรียกว่า “การชนแล้วหลบหนี” (Hit-and-Run) ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดนั้น มีความแตกต่างจากการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างอื่น กล่าวคือ ความผิดฐานอื่นมักกำหนดขึ้นเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การห้ามขับขี่ในขณะเมาสุรา การห้ามขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การห้ามฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น แต่สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นการที่กฎหมายกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ภายหลังเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายได้เกิดขึ้นแล้ว (Post - Collision Violation) ดังนั้นการตัดสินใจของผู้ขับขี่ในการหยุดและให้ความช่วยเหลือจึงเป็นประเด็นสำคัญในการควบคุมความเสียหาย (Damage Control) ที่เกิดขึ้นแล้วไม่ให้เพิ่มขนาดความรุนแรงมากกว่าที่จะเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิด (Damage Prevention)[2]

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดหน้าที่ให้ผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต้องหยุดรถและและให้ความช่วยเหลือแก่คู่กรณีตามสมควร รวมทั้งกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน เนื่องจากผู้กระทำความผิดคือบุคคลที่อยู่ในเหตุการณ์ ย่อมทราบดีถึงความเสียหายหรืออันตรายที่ได้เกิดขึ้น จึงเป็นบุคคลที่สามารถช่วยเหลือและ

---

[1] World Health Organization, "Number of Road Traffic Deaths," [Online] Accessed: 25 October 2016. Available from: http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/traffic_deaths_number/en/

[2] Offer Grembek and Julia B. Griswold, "On the Legal Deterrence of Pedestrian Hit-and-Run Collisions," [Online] Accessed: 5 October 2016. Available from: https://safetrec.berkeley.edu/sites/default/files/publications/on_the_legal_deterrence_hr_working paper.pdf

บรรเทาความเสียหายแก่เหลือคู่กรณีในเบื้องต้นได้ ดังนั้น หากผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วหลบหนีไป นอกจากการกระทำดังกล่าวจะเข้าข่ายการหลบหนีความผิดแล้ว การไม่หยุดรถเพื่อแสดงตนและช่วยเหลือคู่กรณี อาจจะเป็นการลดโอกาสในการมีชีวิตรอดของผู้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจทำให้ผู้นั้นได้รับบาดเจ็บเพิ่มขึ้นเนื่องจากการไม่ช่วยเหลือหรือการช่วยเหลือที่ล่าช้า ถือเป็นการแสดงออกถึงการไม่มีความรับผิดชอบขาดสามัญสำนึกที่ดี อีกทั้งยังทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ก่อเหตุ เพื่อสืบหาต้นตอของอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที

2.1 ความหมายของการขับรถชนแล้วหลบหนี

การชนแล้วหลบหนีนั้นมีผู้ให้คำนิยามไว้อย่างกว้างขวาง ซึ่งนิยามดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันในสาระสำคัญต่าง ๆ เช่น พจนานุกรมทางกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา (Black's Law Dictionary) ได้ให้นิยามว่า“การชนแล้วหลบหนี” (Hit-and-Run) หมายถึง กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหลบหนีจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (When a motorist involved in an accident flees the scene.)[3]

นอกจากนี้ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศแคนาดาได้ให้คำนิยามในการกระทำลักษณะใกล้เคียงกันว่า “ไม่หยุดเพื่อแสดงตนและแจ้งเหตุที่เกิดขึ้น” (Failure to Stop at the Scene of Accident / Failure to Report an Accident) หมายถึง การที่ให้ผู้ที่ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ไม่หยุดยานพาหนะเพื่อแสดงตนและแจ้งเหตุที่เกิดขึ้นตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด โดยมีเจตนาที่จะหลบหนีความผิดที่เกิดขึ้น[4]

---

[3] Bryan A. Garner, Black’s Law Dictionary, 10 ed. (New York: Thomson West, 2014), p. 657.

[4] Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46), Section 252 (1)

“Every person commits an offence who has the care, charge or control of a vehicle, vessel or aircraft that is involved in an accident with

(a) another person,

(b) a vehicle, vessel or aircraft, or

(c) in the case of a vehicle, cattle in the charge of another person,

จากนิยามทั้งหมดสามารถสรุปได้ว่า การขับขี่รถชนแล้วหลบหนี หมายถึงการกระทำที่ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต และพยายามหลบหนีความผิดที่เกิดขึ้นโดยไม่หยุดเพื่อแสดงตนและแจ้งเหตุที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้นิยามของการชนแล้วหลบหนีของแต่ละประเทศจำต้องพิจารณาองค์ประกอบความผิดที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งผู้วิจัยจะทำการศึกษาในบทต่อไป

2.2 สาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการกระทำความผิด

ในการปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายให้เหมาะสมเพื่อที่จะควบคุมและป้องกันการหลบหนีจากอุบัติเหตุที่ตนได้ก่อขึ้น หรือพฤติกรรมที่เรียกว่า “ชนแล้วหลบหนี” จำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการกระทำความผิด[5] ดังนี้

1. ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการระบุตัวผู้กระทำความผิด

การพิจารณาถึงวิธีการที่จะสามารถระบุยานพาหนะและผู้ขับขี่เพื่อให้รู้ตัวผู้กระทำความผิด ทำได้โดยการรวบรวมพยานหลักฐานของเจ้าหน้าที่ เช่น หลักฐานจากสีของชิ้นส่วนยานพาหนะที่แตกออกมาในที่สถานที่เกิดอุบัติเหตุ หรือจากเสื้อผ้าของผู้เสียหาย ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้สามารถที่จะช่วยระบุตัวผู้กระทำความผิดได้ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการใช้ประโยชน์จากนิติวิทยาศาสตร์[6] เพื่อระบุประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการชนมาพิจารณาประกอบกับการบาดเจ็บของผู้เสียหาย

---

and with intent to escape civil or criminal liability fails to stop the vehicle, vessel or, if possible, the aircraft, give his or her name and address and, where any person has been injured or appears to require assistance, offer assistance.”

[5] Upal Barua and Lina Kattan Richard Tay, "Factors Contributing to Hit-and-Run in Fatal Crashes," Accident Analysis and Prevention: 227-233.

[6] นิติวิทยาศาสตร์ (Forensic Science) คือ การที่นำเอาความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในสาขาต่างๆและความรู้ทางด้านกฎหมายต่างๆมาประยุกต์ใช้ในการเก็บและพิสูจน์หลักฐาน ในการตรวจร่างกายและตรวจสอบวัตถุพยานต่างๆเพื่อช่วยในการค้นหาความจริงหรือเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริง เพื่อเกิดประโยชน์ต่อการสืบสวนสอบสวน การบังคับ

2. ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดนั้นมีแนวโน้มที่จะหนีไปหลังจากเกิดอุบัติเหตุ

การที่ผู้ขับขี่ตัดสินใจที่จะหลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้น โดยหลักขึ้นอยู่กับความเข้าใจและคาดหวังถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการหลบหนีเปรียบเทียบกับโอกาสที่จะถูกจับกุม ดังอธิบายได้จากหลักปรัชญาสำคัญของสำนักคลาสสิก คือ “หลักเจตจำนงเสรี” (Free Will) ที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ โดยหลักมีอยู่ว่า “มนุษย์เป็นผู้มีเหตุผลในการมุ่งแสวงหาเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์สูงสุดทางด้านวัตถุ และในการตัดสินใจเลือกกระทำการหรืองดเว้นการกระทำใด ๆ มนุษย์จะพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างมีเหตุผล เพื่อพิจารณาและคำนวณถึงผลประโยชน์หรือผลเสียที่จะได้รับจากการกระทำนั้น ๆ หลังจากนั้นจึงเลือกที่จะกระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้น”[7]

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่ส่งผลเชื่อมโยงกับพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหนี ดังจะกล่าวต่อไปนี้

(1) ลักษณะของการชน (Crash Attributes)

ลักษณะของการชนส่งผลต่อพฤติกรรมการชนแล้วหนี กล่าวคือ ถ้าเป็นการชนคนเดินถนน ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีแนวโน้มที่จะหลบหนีออกจากที่เกิดอุบัติเหตุมากกว่าการชนกับยานพาหนะอื่น นอกจากนี้หากเกิดการชนที่รุนแรง (Fatal Crash) ไม่ว่าจะเป็นการชนคนเดินถนน หรือชนกับยานพาหนะอื่นด้วยกันเอง ผู้ขับขี่ก็มีแนวโน้มที่จะหลบหนีจากอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน[8]

(2) ปัจจัยทางด้านบุคคล (Human Factors) แยกพิจารณาได้ดังนี้

(2.1) ลักษณะของผู้เสียหายและผู้กระทำผิด

ลักษณะของผู้เสียหายและผู้กระทำความผิดส่งผลกับพฤติกรรมการชนแล้วหนี โดยพบว่าหากผู้เสียหายเป็นเพศหญิง ผู้กระทำผิดมักจะมีอัตราการหนีที่น้อยกว่าผู้เสียหายที่เป็นเพศชาย และหากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นเพศชายก็มีแนวโน้มที่จะหลบหนีจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่

ใช้กฎหมาย และดำเนินคดีทางกฎหมายเพื่อช่วยในกระบวนการยุติธรรมในการพิสูจน์หลักฐานและชี้นำไปสู่ผู้กระทำความผิดโดยเฉพาะความผิดทางอาญาและการลงโทษ เช่น การตรวจสอบลายนิ้วมือ การตรวจดีเอ็นเอ เป็นต้น

[7] ปกรณ์ มณีปกรณ์, ทฤษฎีอาชญาวิทยา (กรุงเทพมหานคร: เอ็ม.ที.เพรส., 2555), หน้า 99.

[8] Upal Barua and Lina Kattan Richard Tay, "Factors Contributing to Hit-and-Run in Fatal Crashes," Accident Analysis and Prevention: 227-233.

เป็นเพศหญิง แต่อย่างไรก็ตามปัจจัยทางด้านเพศของผู้เสียหายนั้นไม่สามารถถือเป็นข้อสรุปที่ชัดแจ้งได้[9]

(2.2) อายุของผู้เสียหาย

อายุของผู้เสียหายส่งผลต่อพฤติกรรมการชนแล้วหนีที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ถ้าผู้เสียหายเป็นเด็กหรือผู้สูงอายุที่เดินถนน ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นมีแนวโน้มที่จะไม่หลบหนี อีกทั้งอัตราที่ผู้กระทำความผิดจะถูกระบุตัวได้ก็ย่อมมีมากขึ้นในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นเด็ก[10]

(2.3) ผู้ขับขี่ขณะมึนเมาจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือของเมาอื่น

การขับขี่รถในขณะมึนเมาจากการดื่มแอลกอฮอล์หรือของมึนเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และความมึนเมายังส่งผลรบกวนกระบวนการคิดและตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Logical Thinking) และยังเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจหลบหนีเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น[11] เนื่องจากอัตราโทษตามกฎหมายสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายโดยการขับขี่ขณะมึนเมานั้นมีความรุนแรง[12] เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราลงโทษสำหรับข้อหาชนแล้วหนี[13] ดังนั้น เมื่อเกิด

---

[9] J. Thomas Dalby, "The Psychology of Hit and Run," [Online] Accessed: 29 October 2016. Available from: https://www.researchgate.net/publication/236891390_The_psychology_of_hit_and_run

[10] Ibid.

[11] Solnick SJ and Hemenway D., "Hit the Bottle and Run: The Role of Alcohol in Hit-and-Run Pedestrian Fatalities," Journal of Studies on Alcohol 679-684.

[12] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี บัญญัติว่า

"ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่"

[13] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 บัญญัติว่า

"ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน สามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

อุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับขี่จึงเกรงกลัวที่จะถูกลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถในขณะมึนเมามากกว่าถูกลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหนีซึ่งมีอัตราโทษที่เบากว่า จึงย่อมเป็นผลทำให้ผู้ขับขี่เลือกที่จะหลบหนีแทนการอยู่ช่วยเหลือคู่กรณีและแสดงตัวต่อเจ้าพนักงานและผู้เกี่ยวข้อง และการที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำของผู้ขับขี่ “ขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์สุรา”จนไม่สามารถครองสติได้ หมายถึงกรณีตรวจพบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ยังเป็นข้อยกเว้นให้บริษัทประกันสามารถปฏิเสธการให้ความคุ้มครองอีกด้วย[14] ดังนั้น เรื่องความสามารถในการตัดสินใจที่ลดลงเนื่องจากฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ ความเกรงกลัวต่อบทลงโทษที่รุนแรงในเรื่องเมาสุราในขณะขับขี่และผลจากข้อกำหนดตามกรมธรรม์ประกันภัยที่ปฏิเสธความคุ้มครองในกรณีดังกล่าวนั้น จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นหลบหนีไป

(3) ปัจจัยทางด้านยานพาหนะ (Vehicle Factors)

ประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และสถานที่ที่ยานพาหนะนั้นจดทะเบียน มีผลต่อพฤติกรรมการชนแล้วหนีเช่นกัน กล่าวคือ ถ้าเป็นยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ หรือสถานที่เกิดเหตุนั้นเป็นคนละท้องที่กับที่ยานพาหนะนั้นจดทะเบียนไว้ ผู้กระทำความผิดมักมีแนวโน้มที่จะหลบหนีจากอุบัติเหตุ แต่ถ้ายานพาหนะเป็นประเภทรับส่งคนโดยสาร เช่น รถโดยสารประจำทาง อัตราการหลบหนีจากอุบัติเหตุจะน้อยกว่ายานพาหนะประเภทแรก นอกจากนี้อายุการใช้งานก็ส่งผลต่อพฤติกรรมการชนแล้วหนี กล่าวคือ รถที่มีอายุการใช้งานมานาน (รถเก่า) ผู้ขับขี่มักมีแนวโน้มที่จะหลบหนีจากอุบัติเหตุเมื่อเปรียบเทียบกับรถที่มีระยะเวลาการใช้งานน้อย (รถใหม่) [15]

(4) ปัจจัยทางด้านถนน (Road Factors)

ถ้าการไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

[14] คำสั่งนายทะเบียน 11 / 2560 เรื่อง ให้แก้ไขข้อความกรมธรรม์ประกันภัย และเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์ประกันภัย

[15] Sara J. Solnick and David Hemenway, "The Hit-and-Run in Fatal Pedestrian Accidents: Victims, Circumstances and Drivers," Accident Analysis and Prevention 27, 5 (1995): 643.

ประเภทของถนน การจัดระเบียบจราจร การกำหนดความเร็ว และอุปกรณ์บนถนน เช่น ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ส่งผลต่อพฤติกรรมการชนแล้วหนี โดยผู้ขับขี่มีแนวโน้มที่จะหลบหนี โดยพิจารณาเฉพาะปัจจัยทางด้านถนน[16] ดังต่อไปนี้

(4.1) อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนทางหลวงหรือถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดมากกว่าถนนประเภทอื่น

(4.2) อุบัติเหตุที่เกิดบนทางเดินรถทางเดียว (One-Way Streets) มากกว่าทางเดินรถสวน (Two-Way Streets)

(4.3) อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนทางตรง (Straight Roadway) มากกว่าถนนทางโค้ง (Curved Roadway)

(4.4) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินถนนที่ในสถานที่อื่นมากกว่าอุบัติเหตุที่เกิดบนทางข้ามหรือทางม้าลาย (Crosswalk)

(4.5) อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนที่ไม่ได้จำกัดความเร็วมากกว่าถนนที่จำกัดความเร็ว

(4.6) อุบัติเหตุที่เกิดบนทางแยกที่ไม่มีสัญญาณจราจรมากกว่าทางแยกที่มีสัญญาณจราจรให้หยุดรถ (Intersection with Stop Signs)

(5) ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Factors)

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น แสงสว่าง วันในสัปดาห์ เวลาระหว่างวัน สภาพอากาศ สถานที่เป็นเมืองหรือชนบท ส่งผลต่อพฤติกรรมการชนแล้วหนี กล่าวคือการชนแล้วหนีมักจะเกิดขึ้นหากสถานที่ตรงนั้นมีแสงสว่างน้อย หรือในเวลากลางคืนมากกว่าเวลากลางวัน และมักจะมีอัตราสูงในวันสุดสัปดาห์เมื่อเปรียบเทียบกับวันปกติ นอกจากนี้อัตราการชนแล้วหนีนั้นเกิดขึ้นในเมืองมากกว่าชนบท ในด้านของสภาพอากาศปรากฏว่า หากสภาพอากาศไม่ดี เช่น หิมะหรือฝนตก จะช่วยลดโอกาสที่จะหลบหนีเมื่อเปรียบเทียบกับวันที่สภาพอากาศปกติ[17]

---

[16] Ibid., p. 644.

[17] Ibid.

2.3 พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด

พฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของผู้กระทำผิด หมายถึงการกระทำที่ผู้ขับขี่ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และพยายามหลบหนีความผิด รวมทั้งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ การหยุดให้ความช่วยเหลือผู้เสียหายและแจ้งการเกิดอุบัติเหตุไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการกระทำดังกล่าวนอกจากจะผิดกฎหมายแล้ว การช่วยเหลือที่ล่าช้ายังอาจส่งผลให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บเพิ่มมากขึ้นหรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้ จึงอาจกล่าวได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจึงเป็นตัวเร่งให้เกิดความเสียหายที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นในการป้องกันและลดจำนวนพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนี จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการหลบหนีออกจากที่เกิดเหตุ ซึ่งการศึกษาและทำความเข้าใจถึงสาเหตุของพฤติกรรมดังกล่าวจะสามารถนำไปวางแผนและจัดการลดมูลเหตุจูงใจในการหลบหนีอันจะส่งผลต่อไปในการช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการชนแล้วหลบหนีได้[18] โดยมูลเหตุจูงใจที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีนั้น สามารถอธิบายได้โดยทฤษฎีดังต่อไปนี้

2.3.1 ทฤษฎีบุคลิกภาพ (Personality Theory)

ทฤษฎีบุคลิกภาพมีแนวคิดที่เหมือนกับทฤษฎีจิตวิเคราะห์[19] กล่าวคือพฤติกรรมเบี่ยงเบนนั้นเป็นสัญลักษณ์ที่แสดงถึงปัญหาภายในตัวบุคคลนั้น สาระสำคัญของทฤษฎีนี้คือการศึกษาสาเหตุและหาแนวทางแก้ไขบุคลิกภาพของบุคคลที่นำไปสู่พฤติกรรมอาชญากร โดยมีสมมติฐานว่า “บุคลิกภาพเป็นสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมอาชญากรรม” และ “อาชญากรมีบุคลิกภาพที่ผิดปกติแตกต่างไป

---

[18] Arash M. Roshandeh Bei Zhou, Shengrui Zhang and Zhuanlin Ma, "Analysis of Factor Contirbuting to Hit-and-Run Crashes Involved with Improper Driving Behaviors," Procedia Engineering 137(2016): 554-562.

[19] คือ ทฤษฎีแนวจิตวิทยา (Psychological Theory) ที่มุ่งศึกษาสาเหตุอาชญากรรมเฉพาะรายบุคคล โดยมีความเชื่อว่า สาเหตุพฤติกรรมของบุคคลมีความแตกต่างเกิดจากปัจจัยทางด้านจิตใจ เช่น ความผิดปกติของจิตสำนึก ความไม่สมบูรณ์ของอารมณ์ การควบคุมจิตสำนึก การพัฒนาจรรยาบรรณที่ไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

จากบุคคลธรรมดา” เช่น การขาดความสามารถในการระงับอารมณ์ การมองโลกในแง่ร้าย หรือการไม่ยอมรับกฎเกณฑ์ของสังคม เป็นต้น[20] นอกจากนี้ทฤษฎีนี้ยังนำเสนอว่าอาชญากรจะมีพฤติกรรมต่อต้านสังคม (Antisocial) หรือมีจิตผันผวน (Psychopath or Sociopath) แตกต่างจากบุคคลธรรมดาที่ยอมรับในกติกาของสังคม[21]

Harvey Cleckley นักจิตวิทยา ได้สรุปลักษณะของบุคคลที่มีพฤติกรรมต่อต้านสังคมหรืออาการจิตผันผวนว่า อาการต่อต้านสังคม เป็นอาการของบุคคลที่เข้ากับสังคมไม่ได้ เนื่องจากมีอุปนิสัยหรือลักษณะขัดแย้งกับสังคมหรือไม่เข้ากับสังคม ขาดการมีส่วนร่วมในสังคม มีความเป็นปรปักษ์กับบุคคลอื่น ไม่คำนึงถึงความถูกต้องหรือสิทธิของผู้อื่น เป็นพวกเห็นแก่ตัว ขาดความรับผิดชอบ ไม่มีความรู้สึกชั่วดีหรือรู้สึกต่อผลที่ตนได้กระทำต่อบุคคลอื่น ไร้อารมณ์ ไม่มีความเสียใจต่อการกระทำผิดของตนเอง และมักจะตำหนิติเตียนบุคคลอื่นเพื่อแก้ตัวในพฤติกรรมของตนเอง นอกจากพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายโดยตรงแล้ว ทฤษฎีแนวนี้ยังอธิบายครอบคลุมถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบนต่าง ๆ ด้วย เช่น การติดยาเสพติดหรือการดื่มแอลกอฮอล์ การไม่ยอมทำงาน เป็นต้น[22]

ทฤษฎีดังกล่าวจึงสามารถนำมาเป็นข้อสันนิษฐานถึงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้ว่า ผู้กระทำความผิดอาจเป็นบุคคลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่มีความรู้สึกถึงความเสียหายที่เกิดแก่ผู้อื่นอันเนื่องมาจากการกระทำของตน และไม่ยอมรับในกฎเกณฑ์หรือกติกาของสังคม เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน จึงทำให้บุคคลผู้กระทำความผิดมีแนวโน้มที่จะหลบหนีจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ผู้เสียหายเกิดความเสี่ยงต่ออันตรายเป็นครั้งที่สอง ยิ่งไปกว่านั้นการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนซึ่งถือเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่งตามทฤษฎีดังกล่าวข้างต้นยิ่งเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการขาดความรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย นอกจากนี้สถานการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุ

---

[20] ปกรณ์ มณีปกรณ์, ทฤษฎีอาชญาวิทยา, หน้า 213-214.

[21] เรื่องเดียวกัน, หน้า 212-213.

[22] พรชัย ขันตี และคณะ, ทฤษฎีอาชญาวิทยา: หลักการ งานวิจัย และนโยบายประยุกต์ (กรุงเทพมหานคร: ส.เจริญการพิมพ์, 2558), หน้า 139.

ก่อให้ภาวะความกดดัน และไม่สามารถคาดการณ์ได้ ย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการต่อต้านสังคม (Antisocial Behavior)[23]

2.3.2 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective Theory)

ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีที่ค้นหาสาเหตุว่าเหตุใดบุคคลจึงมีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบน โดยมีแนวคิดว่าพฤติกรรมที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมอาจเกิดขึ้นจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่นั้น มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล ยกตัวอย่างเช่น เด็กยากจนด้อยการศึกษามักไม่โอกาสหรือมีโอกาสน้อยในการทำงานอาจมารวมกลุ่มกันลักขโมย เป็นต้น[24]

การเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่สังคมเห็นว่าผิดแผกแตกต่างไปจากบรรทัดฐานที่คนทั่วไปในสังคมปฏิบัติยึดถือกันมา ผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนจะถูกต่อต้าน และหากการเบี่ยงเบนนั้นร้ายแรงถึงขั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนเช่นนั้นก็จะต้องถูกลงโทษตามที่สังคมกำหนด เช่น การประกอบอาชญากรรม หรือกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น การฆ่าผู้อื่นตาย การลักขโมย รวมถึงการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วย แต่อย่างไรก็ตามพฤติกรรมเบี่ยงเบนบางอย่างสังคมให้การยอมรับได้ และไม่ถือว่าเป็นความผิดขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม เช่น การรักเพศเดียวกัน เป็นต้น

ตัวผู้เบี่ยงเบน คือ คนที่กระทำผิดไปจากบรรทัดฐานที่สังคมกำหนดไว้ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดเป็นกฎหมายหรือจารีตประเพณี อย่างไรก็ตามการกระทำของบุคคลไม่ได้ทำให้ผู้กระทำเบี่ยงเบนไปโดยทันที แต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางสังคมที่จะกำหนดว่าพฤติกรรมใดบ้างที่ถือว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน ดังนั้นการกระทำความผิดกฎจราจร เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การไม่ข้าม

---

[23] J. Thomas Dalby, "The Psychology of Hit and Run," [Online] Accessed: 29 October 2016. Available from: https://www.researchgate.net/publication/236891390_The_psychology_of_hit_and_run

[24] สมศักดิ์ บุญถม, "ปัจจัยทีมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร" (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 20.

ทางม้าลาย รวมไปถึงพฤติกรรมที่เรียกว่าการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี จะถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเมื่อคนในสังคมเห็นว่าเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมและประณามว่าไม่ดี

2.3.3 ทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Rational Decision Theory)

ทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผลตั้งอยู่บนหลักการทางเศรษฐศาสตร์ โดยมีข้อสันนิษฐานว่าการที่บุคคลเลือกที่จะกระทำความผิดนั้น เกิดขึ้นหลังจากที่เขาได้ชั่งน้ำหนักถึงสิ่งที่จะได้รับจากการกระทำความผิดและความเสี่ยงในการถูกจับกุม กล่าวคือ ถ้าผู้นั้นเห็นว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำความผิดดังกล่าวมีมากกว่าโอกาสที่จะถูกจับกุมและลงโทษ หรือเห็นว่าโทษที่จะได้รับหากถูกจับกุมนั้นเบาเมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่จะได้รับเนื่องจากการกระทำความผิด บุคคลจึงมีแนวโน้มตัดสินใจที่จะกระทำความผิด[25] นอกจากปัจจัยต่าง ๆ ที่บุคคลได้คิดคำนวณถึงผลที่ได้รับจากการกระทำความผิด ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ความเป็นไปได้ที่จะถูกจับกุม อัตราโทษที่จะได้รับหากถูกจับกุม ตลอดจนถึงหนทางเลือกอื่นที่ถูกกฎหมาย ทฤษฎีนี้ยังวิเคราะห์ถึงองค์ประกอบที่บุคคลเลือกประกอบอาชญากรรม โดยต้องมีคุณสมบัติสองประการ ได้แก่ คุณสมบัติของการประกอบอาชญากรรม (Offense Specific) หมายถึง ข้อเท็จจริงที่ว่าอาชญากรจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันออกไปตามรูปแบบของอาชญากรรม เช่น ความชำนาญในการประกอบอาชญากรรม ทรัพย์สินหรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำผิด การมีอยู่อย่างแพร่หลายของเหยื่ออาชญากรรม เป็นต้น และประการที่สองคือ คุณสมบัติของตัวอาชญากร (Offender Specific) หมายถึง ความแตกต่างของตัวอาชญากรในการตัดสินใจที่จะประกอบอาชญากรรมโดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมในการกระทำความผิด โอกาสในการกระทำความผิด ข้อดี ข้อเสีย ความเสี่ยง รวมทั้งมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิด ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวนั้นจะส่งผลต่อการตัดสินใจของบุคคลว่าจะกระทำความผิดหรือไม่[26]

ทฤษฎีดังกล่าวสามารถนำมาอธิบายถึงการที่ผู้ขับขี่หลบหนีจากอุบัติเหตุ เนื่องมาจากการประเมินถึงโอกาสสำเร็จของการหลบหนีเปรียบเทียบกับผลที่ได้รับจากการอยู่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อเจ้าพนักงาน กล่าวคือ ถ้าผู้ขับขี่เห็นว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการหลบหนีมีมากกว่าโอกาสที่จะถูก

---

[25] ปกรณ์ มณีปกรณ์, ทฤษฎีอาชญาวิทยา, หน้า 115-118.

[26] เรื่องเดียวกัน

จับกุมและลงโทษ หรือเห็นว่าหากถูกจับกุมได้ โทษที่จะได้รับจากการกระทำความผิดฐานชนแล้วหนีมีอัตราโทษที่เบา เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่จะได้รับเนื่องจากการหลบหนี ผู้นั้นจึงมีแนวโน้มตัดสินใจที่จะกระทำความผิด ดังนั้นการตัดสินใจว่าจะอยู่ ณ ที่เกิดเหตุ หรือหลบหนีออกจากที่เกิดเหตุจึงเป็นผลมาจากการวิเคราะห์ตามทฤษฎีข้างต้นนี้

2.3.4 ทฤษฎีแก้ตัว (Neutralization Theory)

เดวิด แมตซา (David Matza) และเกรซัม ซีเกส (Gresham Sykes) เชื่อว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน หรือประกอบอาชญากรรมมักมีเทคนิคในการอธิบายการกระทำของเขา เพราะเรียนรู้เทคนิคการแก้ตัว โดยการปฏิเสธความรับผิดชอบ และโยนความรับผิดชอบต่อการกระทำให้กับผู้อื่นและมองว่าการกระทำของเขานั้นมีเหตุผล เช่น ปฏิเสธว่าไม่ได้ทำร้ายผู้เสียหาย ผู้เสียหายเป็นฝ่ายผิดเอง การกระทำของตนเกิดจากการไม่มีสติสัมปชัญญะสมบูรณ์เนื่องจากดื่มสุรา ปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการกระทำของตน กล่าวโดยสรุปคือทฤษฎีนี้ให้เหตุผลของการกระทำผิดโดยวิธีการคิดเข้าข้างตัวเอง[27] ซึ่งอาจนำมาอธิบายสาเหตุที่ผู้ขับขี่ส่วนหนึ่งชนแล้วหลบหนีเนื่องมาจากการหาข้อแก้ตัวให้กับตนเองหลังจากการชนและความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว เช่น ผลของการกระทำไม่ได้เกิดขึ้นจากการกระทำของตนโดยตรง เนื่องจากผู้เสียหายเป็นฝ่ายผิดก่อน หรือผู้กระทำความผิดเกิดความกลัวตระหนกตกใจไม่กล้าที่จะเผชิญหน้ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจึงคิดหลบหนีไป เป็นต้น

Chulalongkorn University

2.4 ผลกระทบจากการชนแล้วหลบหนี

การชนแล้วหลบหนีจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบในทางลบที่ชัดเจนต่อทั้งตัวผู้เสียหายและผู้ที่ชนแล้วหลบหนี ยกตัวอย่างเช่น การสูญเสียผู้บริสุทธิ์เพราะผู้นั้นไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ภายหลังจากการถูกชน เนื่องจากการไม่หยุดให้ความช่วยเหลือนั้นเป็นการลดโอกาสการมีชีวิตรอดของผู้ได้รับบาดเจ็บและอาจทำให้ผู้นั้นได้รับบาดเจ็บที่รุนแรงขึ้นเนื่องจากความช่วยเหลือที่ล่าช้า ความเสียหายที่เกิดต่อญาติพี่น้องของผู้เสียชีวิตที่ต้องการเรียกร้องความยุติธรรมและความรับผิดชอบ

---

[27] สุดสงวน สุธีสร, อาชญาวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สามลดา, 2554), หน้า 72.

จากผู้ขับรถชน ฯลฯ ในด้านของผู้ที่ชนแล้วหลบหนี การกระทำดังกล่าวนอกจากมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาและพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว ยังแสดงออกถึงการไม่มีความรับผิดชอบและขาดสามัญสำนึกที่ดี นอกจากนี้เหตุการณ์และความกลัวต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นยังส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้างต่อผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทั่วไป เนื่องจากการชนแล้วหลบหนีเป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับด้านศีลธรรม จึงอาจสร้างความตื่นตระหนกและความเกลียดชังแก่สังคม[28]

2.4.1 ตัวอย่างความเสียหายของการชนแล้วหลบหนีการนำเสนอข่าวของสื่อ

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการชนแล้วหลบหนีเป็นปรากฏการณ์ที่พบเห็นได้บ่อยจากการนำเสนอข่าวของสื่อต่าง ๆ เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นดังกล่าวนั้นสร้างความตื่นตระหนกแก่สังคม ยิ่งไปกว่านั้นปฏิกิริยาของคนในสังคมมีความโกรธแค้นผู้ที่หลบหนีจากอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก การนำเสนอตัวอย่างข่าวในแง่มุมที่เป็นผลเนื่องมาจากการชนแล้วหลบหนีที่ทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงมากยิ่งขึ้น ดังตัวอย่างข่าวต่อไปนี้

ตัวอย่างที่ 1 ชายวัยกลางคนถูกรถพุ่งชนบริเวณถนนศรีราชา– หนองค้อ จ.ชลบุรี เป็นเหตุให้ร่างครูดกับถนน เสียชีวิตคาที่ โดยตำรวจคาดว่าผู้เสียชีวิตน่าจะข้ามถนนแล้วถูกรถพุ่งชน ก่อนที่รถที่ขับตามมาจะเหยียบซ้ำจนทำให้เสียชีวิตแล้วหลบหนีไป[29]

กรณีนี้เป็นตัวอย่างของผลกระทบที่มีความร้ายแรงมาก อันเนื่องมาจากการที่รถคันแรกชนแล้วหลบหนีไม่หยุดให้ความช่วยเหลือ และเป็นเหตุให้รถที่ขับตามมาชนซ้ำ จนทำให้ผู้เสียหายที่อาจแค่ได้รับบาดเจ็บต้องถึงแก่ความตาย

---

[28] Learning Essay, "Effects of a Hit and Run," [Online] Accessed: 1 November 2016. Available from: http://webpages.scu.edu/ftp/zlee/Effects%20of%20a%20Hit%20and%20Run.html

[29] ไทยรัฐออนไลน์, "หนุ่มใหญ่ชะตาขาด ถูกรถชนใกล้สวนเสือศรีราชา ดับอนาถหัวแตกสมองไหล" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 24 พฤศจิกายน 2559. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/774366

ตัวอย่างที่ 2 หญิงอายุ 48 ปี ชาวบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี ถูกรถพ่วง 18 ล้อ เฉี่ยวชนจนล้ม แล้วล้อพ่วงทับซ้ำทั้งคนทั้งรถ ทำให้กะโหลกแตก เสียชีวิตอยู่บนถนน และผู้ขับรถพ่วงหลบหนีไปทันที โดยไม่จอดลงมาดูผู้ตาย[30]

กรณีนี้ก็เช่นเดียวกันที่แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของการชนแล้วหนี ที่หากผู้ขับขี่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือ ก็อาจทำให้ผู้เสียหายมีโอกาสรอดชีวิตได้

ตัวอย่างที่ 3 ชายขี่รถจักรยานยนต์ขณะติดไฟแดงอยู่บริเวณสามแยกร่มเกล้า ถูกรถกระบะชนแล้วหลบหนีไปทันที โดยผู้เสียหายไม่สามารถจำทะเบียนรถได้ ซึ่งภาพวงจรปิดของตำรวจ สน.ร่มเกล้า ที่ติดอยู่บริเวณสามแยก ไม่สามารถซูมเห็นทะเบียนได้[31]

กรณีข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นว่า แม้มีกล้องวงจรปิดติดอยู่ แต่ก็ไม่สามารถระบุทะเบียนรถได้ อีกทั้งผู้เสียหายก็ไม่อาจจำทะเบียนรถได้เช่นเดียวกัน ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจไม่หยุดรถและหลบหนีไป ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถหาพยานหลักฐานมาจับกุมผู้กระทำความผิดได้ และทำให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาที่ล่าช้า หรืออาจไม่ได้รับการเยียวยาจากผู้กระทำความผิดเลย

2.5 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นความผิดที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายจราจร และถือเป็นคดีจราจรอย่างหนึ่ง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงแนวคิดและลักษณะทั่วไปของความผิดเกี่ยวกับจราจรเสียก่อน เพื่อนำไปวิเคราะห์แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีต่อไป

---

[30] ไทยรัฐออนไลน์, "ชนแล้วหนี รถพ่วงทับสยองสาวอีสานขี่ จยย.ไปทำบุญ โดนเฉี่ยวล้มเหยียบซ้ำ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 5 มกราคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/816756

[31] ไทยรัฐออนไลน์, "ภรรยาร้อง! สามีถูกกระบะชนแล้วหนีต่อหน้าต่อตา ขณะติดไฟแดงแยกร่มเกล้า" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 4 มกราคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/799927

2.5.1 ลักษณะทั่วไปของความผิดเกี่ยวกับจราจร

การกระทำหรือพฤติกรรมที่สังคมเห็นว่าร้ายแรงและไม่อาจยอมรับให้เกิดขึ้นได้มักเป็นความผิดอาญาอยู่ในตัว เนื่องจากการกระทำนั้นขัดต่อศีลธรรมหรือความรู้สึกนึกคิดของคนทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกระทำใดที่เป็นการประพฤติผิดศาสนา ศีลธรรมหรือจารีตประเพณี ยกตัวอย่างเช่น การฆ่าผู้อื่น การลักทรัพย์ เป็นต้น แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าการกระทำที่ผิดศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณีทุกอย่างจะเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายอาญาทั้งหมด เช่น การดื่มสุรา การมีชู้ เป็นต้น ในทางกลับกันการกระทำที่เป็นความผิดทางอาญาก็มิได้หมายความว่าทุกการกระทำนั้นจะถือเป็นการประพฤติผิดศาสนา ศีลธรรม หรือจารีตประเพณีเสียทั้งหมด เช่น การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อันถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่า การกระทำที่บุคคลทั่วไปเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรง ขัดต่อศีลธรรม และเห็นว่าต้องมีความผิดตามและต้องได้รับโทษตามกฎหมายอาญา จึงเป็นความผิดที่เรียกว่า “ความผิดในตัวเอง” (*Mala In Se*) แตกต่างกับความผิดอีกประเภทหนึ่งที่เรียกว่า “ความผิดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด” (*Mala Prohibita*) กล่าวคือ เป็นการกระทำที่โดยปกติไม่ถือเป็นเรื่องที่ผิดศีลธรรมหรือจารีตประเพณี และโดยหลักย่อมไม่เป็นความผิดอาญา แต่ความผิดประเภทนี้เกิดขึ้นโดยกฎหมายซึ่งเป็นเครื่องมือควบคุมสังคมกำหนดขึ้นเพื่อเกิดความสงบเรียบร้อยในการอยู่ร่วมกันของคนในสังคม[32]

ลักษณะของกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดระเบียบจราจรและแก้ไขอุบัติเหตุทางจราจร ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) เพื่อใช้ในการจัดระเบียบสังคม จึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law)[33] เช่น การห้ามขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎมายกำหนด การกำหนดห้ามมิให้นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาใช้ในทางเดินรถ การกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ข้อกำหนดหรือข้อห้ามต่าง ๆ เหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นไปเพื่อประโยชน์และความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวนั้นไม่ใช่เรื่อง

---

[32] คณพล จันทน์หอม, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป (โครงการตำราและสื่อการสอน คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2558), หน้า 43-44.

[33] สมยศ เชื้อไทย, ความรู้กฎหมายทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 22 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2559), หน้า 60.

ทางศีลธรรมหรือขัดต่อความรู้สึกของคนในสังคมแต่อย่างใด ด้วยเหตุที่กฎหมายจราจรทางบกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการจัดระเบียบการจราจรให้ทันต่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของสังคม ดังนั้นกฎหมายจราจรทางบกจึงไม่ใช่กฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม *(Mala In Se)* แต่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค *(Mala Prohibita)* การกระทำความผิดจึงเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกเป็นความผิดที่มิใช่ความผิดอาญาโดยแท้ (True Crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ดังนั้นความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกทั้งหลายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า “ความผิดต่อกฎระเบียบ” (Regulatory Offence) และการไม่ปฏิบัติตามความผิดลักษณะนี้จึงเป็นเพียง “การฝ่าฝืนกฎระเบียบ” ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งอาจเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย”[34]

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.5.2 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี

แม้บทบัญญัติในกฎหมายจราจรส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) และเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด *(Mala Prohibita)* ซึ่งการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวนี้จะไม่ขัดต่อความรู้สึกหรือศีลธรรมของคนในสังคมก็ตาม แต่สำหรับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีนับว่าเป็นปรากฏการณ์ที่สร้างความตื่นตระหนกและความหวาดกลัวทางศีลธรรมอย่างรุนแรงของคนในสังคม (the Phenomenon of Moral Panic) ถึงขนาดมองว่าผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้นเป็น “ฆาตกร” และถูกประณามว่า

---

[34] จิตติมา เทพอารักษ์กุล, "มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร" (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543), หน้า 14-15.

เป็นผู้ที่มีศีลธรรมบกพร่อง (Moral Defect) หรือเป็นผู้ที่มีจิตต่ำกว่าความเป็นมนุษย์ (Sub-Human)[35] ความผิดตามบทบัญญัตินี้จึงถูกจัดว่าเป็นความผิดประเภทอาชญากรรมที่แท้จริงหรือความผิดอาญาโดยแท้ (True Crime) และส่งผลต่อความรู้สึกของคนทั่วไปที่มองว่าผู้กระทำความผิดที่ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นผู้ไร้ความรับผิดชอบ ขาดสามัญสำนึกที่ดี ขัดต่อความรู้สึกและศีลธรรมของคนในสังคม ทั้งยังมองว่าการกระทำเช่นนี้เป็นความผิดและสมควรได้รับโทษที่รุนแรง จึงอาจกล่าวได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจัดเป็นความผิดในตัวเอง *(Mala In Se)* แตกต่างจากบทบัญญัติในกฎหมายจราจรอื่น ๆ[36]

พฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีส่งผลกระทบที่รุนแรงต่อความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน จนถึงขนาดถูกมองว่าเป็นพฤติกรรมที่เป็นอันตรายต่อรากฐานการอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุขของคนในสังคม (Harm the Roots of Social Solidarity) จนสังคมไม่สามารถยอมรับและไม่ต้องการให้เกิดพฤติกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นอีก ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจึงถูกบัญญัติขึ้นมาโดยมีแนวคิดเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายภายหลังเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ กฎหมายจึงกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องหยุดรถ ให้ความช่วยเหลือผู้เสียหาย และแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่โดยเร็วที่สุด จุดมุ่งหมายที่สำคัญหรือคุณธรรมที่กฎหมายในความผิดฐานดังกล่าวนี้มุ่งคุ้มครองคือ การรักษาชีวิตและบรรเทาความบาดเจ็บ รวมทั้งปกป้องศักดิ์ศรีในความเป็นมนุษย์ (Human Dignity) ของผู้เสียหาย ด้วยเหตุนี้ ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจึงถูกบัญญัติอยู่ในกฎหมายจราจรของหลายประเทศ และมีการกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด[37]

เหตุที่กฎหมายกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถชนมีหน้าที่ต้องหยุด ช่วยเหลือผู้เสียหายในเบื้องต้น และแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยไม่ได้กำหนดหน้าที่ป้องกันอันตรายเช่นเดียวกันนี้ให้แก่ผู้ที่ก่อให้เกิดเหตุการณ์ที่เป็นอันตรายประเภทอื่น เนื่องจากการป้องกันอันตรายสำหรับเหตุการณ์อื่น ๆ ไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการหยุดอยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุเสมอไป แต่สำหรับการควบคุมความเสียหายหรือความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ

---

[35] Miriam Gur-Arye, "Moral Panic: Hit-and-Run Traffic Offenses," New Criminal : 322.

[36] Ibid., p. 333.

[37] Ibid., p. 345.

ชนนั้น การหยุดให้ความช่วยเหลือ และแจ้งไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อเข้าควบคุมสถานการณ์ถือเป็นประเด็นสำคัญในการป้องกันอันตรายมิให้ผู้ขับขี่คนอื่นมาสร้างความเสียหายเพิ่มเติมด้วยการชนซ้ำ[38] หรืออาจกล่าวได้ว่า ในสายตาของกฎหมายมองว่าผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการชนเป็นบุคคลที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้เสียหายเนื่องจากการไม่ช่วยเหลือขึ้นได้อีกครั้ง (Harm They Have Failed to Prevent)

นอกจากนี้แล้ว ยังมีเหตุผลอีก 3 ประการซึ่งสนับสนุนการบัญญัติความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและการกำหนดความรับผิดเฉพาะให้แก่ผู้กระทำการฝ่าฝืนไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้เสียหาย ดังต่อไปนี้

ประการแรก รถนับเป็นสิ่งที่มีสภาพอันตรายอย่างหนึ่ง เนื่องจากเป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล และสามารถขับเคลื่อนหรือแล่นไปด้วยความเร็วสูง ดังนั้นการขับรถจึงเป็นการกระทำที่มีความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดความเสียหายและอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าการกระทำที่เป็นอันตรายประเภทอื่น ๆ เช่น การพกพาอาวุธปืนไปในที่สาธารณะ อีกทั้งการเดินทางสัญจรไปมาโดยการขับรถเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในทุกวัน (a Daily Activity) อุบัติเหตุจึงย่อมเกิดขึ้นได้แม้จะไม่ใช่ความผิดของผู้ขับขี่ก็ตาม ดังนั้นการที่กฎหมายกำหนดฐานความผิดดังกล่าวก็เพื่อให้เกิดความมั่นใจถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคม และเป็นหลักประกันว่าผู้ขับขี่จะให้ความช่วยเหลือผู้เสียหายที่ประสบอุบัติเหตุจราจร[39]

ประการที่สอง การที่กฎหมายกำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ต้องหยุด ณ สถานที่เกิดอุบัติเหตุและแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ แม้ถูกมองว่าเป็นการละเมิดสิทธิของผู้ต้องหาที่จะไม่ให้การเป็นปฏิปักษ์ต่อตนเอง (the Privilege Against Self - Incrimination) แต่ในอีกมุมมองหนึ่งกลับมองว่าเมื่อชั่งน้ำหนักถึงความสำคัญและคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองระหว่างสิทธิของผู้ต้องหาเปรียบเทียบกับชีวิตของผู้เสียหาย พบว่าโอกาสในการมีชีวิตรอดย่อมมีน้ำหนักมากกว่าสิทธิดังกล่าว[40]

---

[38] Ibid., p. 314.

[39] Ibid., pp. 314-315.

[40] Ibid., p. 315.

ประการสุดท้าย อุบัติเหตุจากการขับขี่รถนั้นเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและไม่ทันคาดคิด การเห็นผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการกระทำดังกล่าวย่อมสร้างความตื่นตระหนกให้แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งปฏิกิริยาตามมาหลังจากนั้น คือผู้ขับขี่มักหลบหนีหรือรีบออกห่างจากสถานการณ์นั้นให้ไกลที่สุด ดังนั้น เมื่อสังคมเห็นว่าการกระทำดังกล่าวเป็นสิ่งที่ไม่อาจยอมรับได้ การกำหนดกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างผลกระทบต่อการตัดสินใจหลบหนีไปของผู้ขับขี่ อีกทั้งเพื่อยืนยันให้เห็นอย่างชัดเจนว่าหากผู้ขับขี่หลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุ การกระทำดังกล่าวถือเป็นความผิด และผู้กระทำการฝ่าฝืนต้องได้รับโทษจากการกระทำนั้น[41]

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากแนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี สามารถกล่าวได้ว่าการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมและเป็นพฤติกรรมที่สังคมไม่ให้การยอมรับ อีกทั้งมีปฏิกิริยาตอบโต้รุนแรง เป้าหมายของการบัญญัติความผิดฐานดังกล่าวนอกจากเพื่อปกป้องคุ้มครองผู้เสียหายโดยตรงแล้ว การบัญญัติกฎหมายในความผิดฐานดังกล่าวยังส่งผลต่อการสร้างพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เกิดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัยอันเป็นการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชน อีกทั้งการที่ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วให้การหยุดช่วยเหลือผู้เสียหาย ยังเป็นการปกป้องตนเองจากการถูกฟ้องร้องในความผิดฐานหลบหนีด้วย

สำหรับการกระทำที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดอันนำมาสู่การลงโทษได้นั้น จำต้องพิจารณาว่าการกระทำดังกล่าวสมควรกำหนดให้เป็นความผิดและต้องได้รับโทษทางอาญาหรือไม่ โดยมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญา ซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

2.6 แนวคิดและวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการกำหนดความผิดและการลงโทษทางอาญา

กฎหมายอาญา คือ บรรดากฎหมายทั้งหลายที่กำหนดความผิดอาญา โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่น หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ความผิดอาญาเป็นเงื่อนไขของการบังคับใช้โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่น และเนื่องจากอำนาจการลงโทษเป็นอำนาจของรัฐ รัฐจึงจำต้องมีเครื่องมือหรือหลักประกันในการ

---

[41] Ibid.

จัดการกับการอยู่ร่วมกันของคนในสังคมอย่างสงบสุข ซึ่งกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่เป็นเครื่องมือหรือหลักประกันอย่างหนึ่งของรัฐ การลงโทษทางอาญาก็จะใช้ต่อการกระทำที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชน โดยหากการใช้โทษทางอาญาไม่เหมาะสมกับความร้ายแรงของความผิด ย่อมส่งผลต่อตัวผู้กระทำความผิด ผู้เสียหาย อีกทั้งยังทำให้กฎหมายขาดความศักดิ์สิทธิ์และไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ให้ถูกต้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายและการลงโทษ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายจราจรที่มีบทกำหนดโทษทางอาญาไว้ฉบับหนึ่ง แต่โดยลักษณะของบทบัญญัติโดยทั่วไปแล้ว การฝ่าฝืนกฎจราจรตั้งแต่การกระทำผิดที่เล็กน้อย สังคมไม่รู้สึกถึงความเป็นอันตราย เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย ตลอดจนถึงการกระทำผิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง เช่น ขับขี่รถในขณะเมาสุรา หรือขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ที่มีปฏิกิริยาตอบโต้จากสังคมอย่างรุนแรง ทำให้บางกรณีการลงโทษผู้กระทำความผิดคดีจราจร โดยเฉพาะฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีนั้นยังไม่เหมาะสม ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาในเรื่องแนวคิดในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญา สัดส่วนความร้ายแรงของความผิดและการระวางโทษทางอาญาในคดีจราจร แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการลงโทษตลอดจนแนวคิดในการกำหนดความผิดและโทษตามกฎหมายจราจร

2.6.1 แนวคิดในการกำหนดโทษอาญา

ศาสตราจารย์ Herbert L. Parker กล่าวว่าแนวคิดในการกำหนดความผิดอาญาที่เหมาะสมนั้น โทษทางอาญาที่รุนแรงสมควรใช้กับความผิดที่ร้ายแรงอย่างแท้จริง และการที่บุคคลจะต้องถูกลงโทษทางอาญา เหตุผลที่สำคัญคือ การลงโทษเพื่อให้สาสมกับผู้กระทำความผิดอย่างชั่วร้าย และเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรม โดยสังคมต้องคำนึงถึงผลกระทบของอาชญากรรมที่สำคัญหรือมีความร้ายแรงมากกว่าการกระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ เขาจึงได้เสนอหลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดอาญา ไว้ดังนี้[42]

[42] Herbert L. Packer, The Limits of the Criminal Sanction (California: Stanford University Press, 1968), p. 296.

(1) ต้องเป็นเรื่องที่คนส่วนใหญ่ในสังคมเห็นว่าการกระทำนั้นคุกคามหรือเป็นอันตรายร้ายแรงต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคม โดยมีลักษณะเป็นอาชญากรรมร้ายแรง ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลและสังคม เช่น การฆ่าผู้อื่น การข่มขืน การใช้กำลังประทุษร้าย การชิงทรัพย์ เป็นต้น

(2) การลงโทษทางอาญาต้องทำให้การกระทำผิดนั้นลดน้อยลง

(3) การลงโทษทางอาญาต้องไม่ทำให้พฤติกรรมที่พึงประสงค์ของสังคมลดน้อยลง

(4) เมื่อกำหนดให้เป็นความผิดอาญาแล้ว ต้องสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน ทั้งนี้โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการสืบหาและจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นสำคัญ

(5) กระบวนการยุติธรรมทางอาญาต้องมีประสิทธิภาพในการพิสูจน์ความผิดและลงโทษผู้กระทำความผิด โดยไม่ก่อให้เกิดภาระแก่การดำเนินกระบวนการจนเกินขอบเขตทั้งด้านคุณภาพและปริมาณ

(6) ไม่มีทางเลือกอื่นที่เหมาะสมกว่าการลงโทษทางอาญา

ศาสตราจารย์ H.L.A Hart แห่งมหาวิทยาลัยอ๊อกซ์ฟอร์ด สหราชอาณาจักร ได้อธิบายว่าโทษทางอาญาต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ 5 ประการ ดังนี้[43]

(1) โทษจะต้องก่อให้เกิดความทุกข์ กล่าวคือผู้ถูกลงโทษจะต้องได้รับความทุกข์อาจจะเกิดจากการถูกจำกัดเสรีภาพ การได้รับความเจ็บปวดทางกาย การสูญเสียทรัพย์สินหรืออื่น ๆ

(2) โทษจะต้องใช้ต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเท่านั้น จะให้บุคคลอื่นที่มิได้กระทำความผิดมารับโทษมิได้

(3) โทษต้องมีเมื่อมีการกระทำการที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด กล่าวคือต้องมีการกระทำความผิดกฎหมายเสียก่อนจึงจะลงโทษได้ หากไม่มีการกระทำความผิดจะมีการลงโทษไม่ได้

---

[43] H.L.A. Hart. With and Introduce by John Gardner, Punishment and Responsibility Essays in Philosophy of Law, ed. 2 (London: Oxford University Press, 2008), pp. 4-5.

(4) โทษจะต้องเป็นวิธีการที่บุคคลอื่นนอกจากตัวผู้กระทำผิดนำมาใช้กับผู้กระทำผิด หากผลร้ายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลนั้นเอง ไม่ถือเป็นโทษทางอาญา

(5) โทษจะต้องเกิดจากผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่จะกระทำให้เกิดผลร้ายนั้นขึ้นมาได้ กล่าวคือ ต้องผ่านกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายเสียก่อน

แนวคิดในเรื่องหลักเกณฑ์การกำหนดความผิดของศาสตราจารย์ Herbert L. Parker เข้ามามีบทบาทต่อการวิเคราะห์ว่าพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีว่าสมควรกำหนดให้เป็นความผิดทางอาญาหรือไม่ โดยวิเคราะห์ได้ว่า การกำหนดความผิดอาญาสำหรับพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีสนองต่อหลักเกณฑ์ดังกล่าว เนื่องจากพฤติกรรมดังกล่าวถูกสังคมมองว่าส่งผลกระทบร้ายแรงและเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคม อีกทั้งต้องการให้ผู้ที่มีพฤติกรรมดังกล่าวสมควรที่จะได้รับความทุกข์อันเกิดจากการกระทำนั้น ดังนั้น การกำหนดความผิดทางอาญาดังกล่าวย่อมคาดหมายได้ว่าจะทำให้การกระทำความผิดนั้นลดน้อยลง การกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต้องหยุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และแจ้งเหตุแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการพิสูจน์ความผิดและลดภาระแก่การดำเนินกระบวนการในการสืบหาและจับกุมผู้กระทำความผิด ประกอบกับเพื่อควบคุมมิให้ความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นเพิ่มขนาดมากขึ้น โดยการทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและยอมปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด จึงไม่มีทางเลือกอื่นที่เหมาะสมกว่าการกำหนดให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดและตอบโต้ผู้กระทำด้วยการลงโทษทางอาญา ดังนั้น การกำหนดความผิดต่อพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจึงเข้าองค์ประกอบที่ควรกำหนดให้เป็นความผิดทางอาญาและเป็นการคุ้มครองป้องกันการใช้รถใช้ถนนของคนในสังคมให้ดำเนินไปอย่างสงบเรียบร้อยและปลอดภัย และเมื่อพิจารณาประกอบกับแนวคิดในเรื่องการกำหนดโทษของศาสตราจารย์ H.L.A Hart ที่กล่าวว่า โทษจะมีได้ต่อเมื่อมีการกระทำความผิดตามกฎหมายเสียก่อน และต้องผ่านกระบวนการและขั้นตอนในการออกกฎหมายโดยผู้มีอำนาจ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องบัญญัติให้การขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นการกระทำที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด และดำเนินการให้บรรลุตามทฤษฎีวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญาเพื่อป้องกันแก้ไขมิให้เกิดพฤติกรรมดังกล่าวขึ้นอีก ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

2.6.2 ทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษ

การลงโทษเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของกฎหมายอาญา ที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องได้รับการกระทำที่เป็นผลร้าย ไม่ว่าจะเป็นผลร้ายต่อร่างกาย จิตใจหรือทรัพย์สิน ในการลงโทษหรือวิธีในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด ย่อมแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษซึ่งขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมายและนโยบายทางอาญาของรัฐ[44] การพิจารณาวัตถุประสงค์ในการลงโทษจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการวิเคราะห์บทลงโทษและมาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ว่าสอดคล้องหรือเป็นไปตามทฤษฎีวัตถุประสงค์การลงโทษแบบใด ซึ่งจากการศึกษาแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาสามารถจำแนกทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษออกได้ 4 ทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิดได้รับอิทธิพลตามแนวความคิดของสำนักคลาสสิก ที่ให้น้ำหนักแก่ทฤษฎีเจตจำนงเสรี กล่าวคือเมื่อบุคคลมีความสามารถในการตัดสินใจกระทำการต่าง ๆ หากเลือกที่จะกระทำความผิด ก็ควรที่จะได้รับการลงโทษที่สาสม[45] โดยการลงโทษที่ชอบธรรมตามหลักทฤษฎีนี้ ประกอบด้วยเงื่อนไข 3 ประการดังนี้ ประการแรก การลงโทษต้องเป็นการทดแทนความเสียหาย (Vindication) กล่าวคือต้องเป็นการทดแทนหรือแก้แค้นให้ผู้เสียหายในความเสียหายที่เขาได้รับเนื่องจากการกระทำของผู้กระทำความผิด เพื่อให้เกิดความรู้สึกพอใจ รู้สึกถึงความยุติธรรมและได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น[46] ประการที่สอง การลงโทษต้องกระทำเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม (Fairness) หลักการสำคัญของทฤษฎีนี้มองว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้เอาเปรียบผู้อื่นในสังคมที่เคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้นกฎหมายจึงต้องเข้ามาคุ้มครองประโยชน์แก่ส่วนรวม โดยการ

---

[44] อัจฉรียา ชูติอนันต์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557), หน้า 130.

[45] เรื่องเดียวกัน, หน้า 130.

[46] ณรงค์ ใจหาญ, กฎหมายอาญา: ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2543), หน้า 21.

ลงโทษผู้กระทำความผิดให้รุนแรงเทียบเท่ากับความได้เปรียบที่ผู้นั้นได้รับจากการฝ่าฝืนกฎหมาย[47] และประการสุดท้าย การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) กล่าวคือจำนวนโทษที่ผู้กระทำผิดควรได้รับ ต้องเท่ากับความเสียหายที่ผู้นั้นได้กระทำความผิดทั้งในด้านสภาพและความหนักเบาของความผิด โดยพิจารณาจากความร้ายแรงทางศีลธรรมของความผิดแต่ละฐานและความน่าตำหนิจากพฤติการณ์ของการกระทำผิดในแต่ละเรื่อง[48]

จากแนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ที่เกิดจากการที่สังคมไม่ยอมรับและมีปฏิกิริยาตอบโต้อย่างรุนแรงต่อการกระทำดังกล่าว อีกทั้งยังโกรธแค้นและประณามผู้ขับขี่ที่หลบหนีไปว่าเป็นผู้ที่มีความบกพร่องทางศีลธรรม ทำลายรากฐานของการอยู่ร่วมกันอย่างปลอดภัยในสังคม ยิ่งไปกว่านั้นยังมองถึงขนาดว่าผู้กระทำความผิดถือเป็นฆาตกร ดังนั้นการที่รัฐลงโทษผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนี จึงเป็นไปตามสิ่งที่สังคมพึงปรารถนาและเห็นว่าผู้กระทำความผิดสมควรได้รับโทษจากการกระทำนั้น การลงโทษจึงสามารถตอบสนองต่อความรู้สึกของคนในสังคมที่ต้องการแก้แค้นเอาคืนจากผู้กระทำความผิด และยังเป็นการตอบแทนให้ผู้กระทำความผิดให้ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนอย่างสาสม แต่ทั้งนี้การลงโทษต้องเป็นไปอย่างได้สัดส่วนกับความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิดโดยพิจารณาจากความน่าตำหนิจากพฤติกรรมและความเป็นอันตรายต่อสังคมเพื่อให้เกิดความยุติธรรม ดังนั้นการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจึงเป็นไปตามวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนความผิด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

2. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด (Deterrence Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้รับอิทธิพลตามแนวความคิดของสำนักคลาสสิก ทฤษฎีนี้เชื่อว่าบุคคลมีอิสระที่จะเลือกกระทำการหรือไม่กระทำการใด ๆ โดยได้ชั่งน้ำหนักถึงผลดีและผลเสียซึ่งก็คือบทลงโทษที่จะได้รับจากการกระทำนั้น เมื่อบุคคลเห็นว่าประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำความผิดมีมากว่าบทลงโทษที่จะได้รับหากถูกจับกุม หรือโอกาสที่ถูกจับกุมมี

[47] เรื่องเดียวกัน

[48] เรื่องเดียวกัน

น้อยกว่าเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ การประกอบอาชญากรรมจึงเกิดขึ้น ดังนั้นหากบุคคลตัดสินใจที่จะกระทำความผิด รัฐจึงควรออกกฎหมายกำหนดความผิดและเพิ่มบทลงโทษสำหรับความผิดนั้นอย่างชัดเจนและเปิดเผยต่อสาธารณะเพื่อป้องกันยับยั้งการการกระทำความผิดที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้การลงโทษต้องกระทำอย่างรวดเร็ว แน่นอน และเสมอภาคกัน อีกทั้งความรุนแรงของโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำความผิด ซึ่งจะส่งผลต่อสังคมในการลดอาชญากรรมและทำให้คนทั่วไปเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย[49]

วัตถุประสงค์การลงโทษที่ชัดเจนตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด คือ เพื่อเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดซ้ำของผู้นั้น และเพื่อให้ผู้อื่นเกิดความเกรงกลัวจะได้ไม่กล้าเอาเป็นเยี่ยงอย่าง ดังนั้นอาจแบ่งวัตถุประสงค์การลงโทษตามทฤษฎีนี้ออกเป็น 2 ประการ คือ ประการแรก เพื่อเป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยเฉพาะ (Specific Deterrence) ให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและเข็ดหลาบ จะได้ไม่กล้ากระทำผิดซ้ำอีก[50] และประการที่สอง เพื่อเป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) ให้เป็นตัวอย่างแก่บุคคลทั่วไปในสังคมเห็นจะได้เกิดความเกรงกลัวโทษจากการกระทำความผิดและไม่กล้าที่จะกระทำความผิดอีก อีกทั้งกฎหมายที่ดีต้องสามารถควบคุมไม่ให้เกิดการกระทำความผิดได้ ดังนั้นบทลงโทษที่แน่นอน เข้มงวดและรวดเร็วจึงเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการข่มขู่ยับยั้งให้บุคคลทั่วไปให้เกิดความกลัวและไม่กล้าที่จะกระทำความผิด ซึ่งเงื่อนไขของการข่มขู่ยับยั้ง มี 2 ประการ คือ การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับการกระทำความผิด กล่าวคือ โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดต้องเหมาะสมกับความร้ายแรงและพฤติการณ์แห่งความผิด และ การลงโทษต้องกระทำในที่เปิดเผย เพื่อให้สาธารณชนได้รับรู้และเข้าใจอย่างชัดแจ้งในโทษนั้น[51]

การลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนียังเป็นไปตามทฤษฎีการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด ทั้งต่อตัวผู้กระทำความผิดเองให้รู้สึกหวาดกลัวโทษที่จะได้รับและเป็นตัวอย่างให้บุคคลทั่วไปได้เห็นว่าหากกระทำผิดแล้วจะต้องได้รับโทษ เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าเอาเป็นเยี่ยงอย่าง โดยเฉพาะเมื่อสาเหตุของการกระทำความผิดอธิบายได้จากการที่บุคคล

---

[49] อัจฉรียา ชูติอนันต์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, หน้า 130.

[50] เรื่องเดียวกัน

[51] เรื่องเดียวกัน

มีอิสระที่จะเลือกกระทำการหรือไม่กระทำการใด ๆ โดยชั่งน้ำหนักถึงผลดีผลเสียที่จะได้รับจากการกระทำนั้น ดังนั้น หากบุคคลตัดสินใจกระทำความผิดโดยการหลบหนีไป การลงโทษจึงควรเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้งเพื่อไม่ให้เกิดการตัดสินใจเช่นนั้นอีก แต่อย่างไรก็ตามอัตราโทษและมาตรการอื่นที่นำมาใช้ร่วมกับการลงโทษทางอาญาก็ต้องได้สัดส่วนและเหมาะสมกับการกระทำความผิด เพื่อให้ผู้กระทำความผิดและคนอื่น ๆ ในสังคมตระหนักและรับรู้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ให้เกิดขึ้น ซึ่งการลงโทษอย่างหนักย่อมสะท้อนให้เห็นถึงความร้ายแรงของการกระทำดังกล่าว และย่อมส่งให้สามารถป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดตามทฤษฎีนี้ได้

3. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitative Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้รับอิทธิพลตามแนวความคิดของสำนักปฏิฐานนิยม (Positivist) ทฤษฎีนี้เชื่อว่าการลงโทษควรเป็นไปเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีโดยเกิดการสำนึกผิด ไม่กลับไปกระทำความผิดซ้ำและพร้อมที่จะกลับไปอยู่ในสังคม แนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดมองว่าผู้กระทำผิดคือผู้ป่วย การลงโทษจึงต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการเยียวยารักษาผู้กระทำความผิดให้กลายเป็นคนปกติที่เคารพกฎหมาย บางครั้งเรียกว่าการทำให้ผู้กระทำความผิดกลับมาเป็นคนปกติ (Correction) หรือปฏิรูปผู้กระทำความผิด (Reformation) โดยการปฏิบัติต่อผู้ต้องโทษแตกต่างออกไป เช่น หลีกเลี่ยงโทษจำคุกระยะสั้น แยกประเภทนักโทษเพื่อแก้ไขบำบัดให้เหมาะสมเป็นรายบุคคล ฝึกหัดอาชีพ ให้การศึกษาหรือรักษาพยาบาล เพื่อแก้ไขให้ผู้ต้องโทษสามารถกลับไปใช้ชีวิตในสังคมได้อย่างปกติภายหลังออกจากเรือนจำ[52]

ทฤษฎีการลงโทษดังกล่าวนี้มีเป้าหมายที่สำคัญในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด ซึ่งการกำหนดมาตรการทางกฎหมายอย่างอื่นเพื่อนำมาใช้ควบคู่กับการลงโทษทางอาญาโดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ขับขี่ให้ตระหนักถึงผลกระทบและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังเกิดอุบัติเหตุ เช่น มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด มาตรการคุมประพฤติที่นำมาใช้กับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ย่อมก่อให้เกิดการปรับทัศนคติ

---

[52] เรื่องเดียวกัน

และส่งเสริมให้ผู้กระทำความผิดเกิดความคิดในทางบวก ตระหนักถึงความเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด มาตรการทางกฎหมายในลักษณะนี้จึงสอดคล้องกับทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด

4. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อตัดโอกาสมิให้กระทำผิดอีก (Incapacitation Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อตัดโอกาสมิให้กระทำผิดอีก มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกในสังคมปลอดภัยจากอาชญากรรม การลงโทษจึงเป็นไปเพื่อให้ผู้กระทำความผิดหมดความสามารถในการกระทำความผิดอีก โดยนำเอากฎหมายอาญามาเป็นเครื่องมือในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด หลักการที่สำคัญอันเป็นแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีนี้ คือวิธีการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบ โดยมุ่งคุ้มครองสังคมจากอาชญากรรมมากกว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล การลงโทษไม่ว่าจะด้วยวิธีการประหารชีวิต จำคุก หรือกักขัง จึงถือเป็นการตัดบุคคลผู้กระทำผิดออกจากสังคม[53] จึงอาจกล่าวได้ว่า ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันสังคม มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อคุ้มครองให้สังคมปลอดภัยจากอาชญากรรมด้วยวิธีการตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคม เนื่องจากโดยปกติแล้วคนทั่วไปมักไม่กล้าคบหาสมาคมกับผู้กระทำความผิด เพราะถือว่าเป็นภัยต่อสังคม ดังนั้นการตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมก็เพื่อตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำผิดได้กระทำความผิดอีก

พฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีถือเป็นสิ่งสังคมไม่พึงปรารถนาให้เกิดขึ้น และมองว่าผู้กระทำความผิดขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอันส่งผลกระทบถึงความปลอดภัยของคนในสังคม ดังนั้นการลงโทษจำคุกรวมถึงมาตรการทางกฎหมายอย่างอื่นที่นำมาบังคับเพิ่มเติม เช่น การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว ย่อมเป็นมาตรการที่ทำให้ผู้กระทำความผิดถูกจำกัดสิทธิในการขับขี่รถและไม่อาจไปสร้างความเดือดร้อนหรือก่อพฤติกรรมที่สังคมไม่ให้การยอมรับได้ในระยะเวลาหนึ่ง บทลงโทษหรือมาตรการดังกล่าวจึงถือเป็นการแยกผู้กระทำความผิดออกจากสังคมอันสอดคล้องกับทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อตัดโอกาสไม่ให้กระทำผิดอีก

จากการพิจารณาวัตถุประสงค์ในการลงโทษต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่าการกำหนดความรับผิด บทลงโทษ และมาตรการทางกฎหมายอย่างอื่นที่นำมาใช้ควบคู่กับการลงโทษทาง

---

[53] เรื่องเดียวกัน, หน้า 132.

อาญาสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ล้วนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการลงโทษหลายประการด้วยกัน ด้วยเหตุนี้หากการกำหนดโทษทางอาญาและมาตรการทางกฎหมายอย่างอื่นสำหรับความผิดฐานดังกล่าว สอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการลงโทษทั้ง 4 ประการ จะช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 3
กฎหมายและมาตรการตามกฎหมายไทยและต่างประเทศสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

จากที่ได้มีการศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหา สาเหตุ ผลที่เกิดขึ้นจากการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมไปถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องอันเป็นพื้นฐานแนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการการลงโทษในบทที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่ากฎหมายและมาตรการทางกฎหมายถือเป็นเครื่องมือที่สำคัญ ซึ่งหากกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายนั้นสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดและทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษ ย่อมส่งผลในการป้องปรามและข่มขู่ยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นในบทนี้จะเป็นการศึกษากฎหมายและมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เปรียบเทียบกับต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อนำมาพิจารณาเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพสังคมต่อไป

อนึ่ง ลำดับของการศึกษาในบทนี้จะขอแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น โดยจะเริ่มศึกษาจากสาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ฐานความผิด การกำหนดอัตราโทษ และมาตรการพิเศษที่นำมาบังคับใช้ร่วมกับโทษทางอาญาตามลำดับ

3.1 สาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมาย

การศึกษาสาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมายจะช่วยให้ทราบถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงและวัตถุประสงค์หรือความต้องการในการออกกฎหมายดังกล่าว เพื่อนำมาวิเคราะห์และประเมินถึงความเหมาะสมในการปรับใช้กฎหมายว่าสอดคล้องกับสังคมในปัจจุบัน รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องตามเจตนารมณ์หรือวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของกฎหมาย นอกจากนี้

การศึกษาสาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมายยังช่วยให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในขณะนั้น รวมทั้งกฎเกณฑ์ที่ออกมาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วย ดังนั้นการเข้าใจถึงสาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมายจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อสังคมที่มีการใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมดูแลความประพฤติหรือความเป็นอยู่ของประชาชนในสังคม[1] จึงจำเป็นที่จะต้องเริ่มศึกษาสาระสำคัญและที่มาของการออกกฎหมายเป็นลำดับแรกเสียก่อน

3.1.1 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย

คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันท์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. .... ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2521 เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. .... มีหลักการเพื่อปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยมีเหตุผลคือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น[2]

---

[1] สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, "เทคนิคการจัดทำเจตนารมณ์ของกฎหมาย," วารสารการจัดการความรู้ 6(มกราคม - มีนาคม 2553): 29.

[2] สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, “บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. .... ที่ สร 0203/3294,” วันที่ 28 เมษายน 2521.

สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ปรากฏตั้งแต่มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. .... ลักษณะที่ 9 อุบัติเหตุ มาตรา 79 โดยมีเนื้อความดังนี้[3]

> "ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่ หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ รถรางหรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย
>
> ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไป หรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี หรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ"

คณะกรรมาธิการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. .... ได้พิจารณาลักษณะ 9 อุบัติเหตุมาตรา 79 ของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวในการประชุมครั้งที่ 67 เมื่อวันศุกร์ที่ 3 พฤศจิกายน 2521 โดยมีรายละเอียดดังนี้

> วัตถุประสงค์ของการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องหยุดและช่วยเหลือ และแจ้งเหตุไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อต้องการไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น เพราะปรากฏว่าเมื่อชนแล้วเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่จะหนีเป็นประเพณี ยิ่งไปกว่านั้นในบางกรณียังมีความเชื่อที่ว่าถ้าชนแล้วไม่ตายให้ถอยหลังกลับมาชนให้ตาย เพราะค่าปลงศพมี

---

[3] สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, "บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. .... ที่ สร 0203/3294," วันที่ 28 เมษายน 2521.

> จำนวนน้อยกว่าค่าเสียหายที่ต้องอุปการะเลี้ยงดู อีกทั้งการชนแล้วหลบหนียังทำให้เกิดภาระในการสอบสวน ปัญหาที่เกิดขึ้นคือจะขจัดผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนอื่นแล้วหลบหนีไม่รับผิดชอบจะทำอย่างไร อีกทั้งมีข้อเท็จจริงปรากฏว่าเจ้าของรถมักยุให้ผู้ขับขี่ของตนหลบหนีไปก่อน เพราะจะช่วยให้หลักฐานทางคดีอ่อนลงไปมาก ในวรรคสองของมาตรานี้ที่ให้มีการยึดรถไว้ เป็นเจตนาที่จะไม่สนับสนุนให้คนขับขี่ชนแล้วหลบหนี จึงจำเป็นต้องบีบบังคับให้ยึดรถไว้จนกว่าจะได้ตัวผู้ขับขี่ ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่เองเกิดความเกรงกลัวอยู่บ้าง นอกจากนี้การที่กฎหมายสันนิษฐานให้ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดนั้น ไม่ใช่เป็นเรื่องการปัดความรับผิดขอบของภาคราชการ แต่เป็นการเฉลี่ยความรับผิดชอบของคนในสังคมทุกคนที่ต้องร่วมกันรับผิดชอบ การที่กฎหมายสันนิษฐานเช่นนั้นก็เพื่อให้คนเห็นแก่มนุษยธรรมอันเป็นวัตถุประสงค์ของการออกมาตรานี้[4]

ต่อมาเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ได้ปรากฏอยู่ในมาตรา 78 และผู้กระทำความผิดต้องได้รับโทษตามมาตรา 160 คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่หากการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย โทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับจะเพิ่มเป็นจำคุกไม่เกินสามเดือน ปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ[5]

อัตราโทษดังกล่าวได้บังคับใช้เป็นระยะเวลากว่าสิบสามปี จนปี พ.ศ. 2535 ได้มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษ โดยเพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานชนแล้วหลบหนีจากจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

---

[4] สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, “รายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 67,” วันที่ 3 พฤศจิกายน 2521.

[5] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (18 มกราคม พ.ศ. 2522) มาตรา 160 บัญญัติว่า

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

เป็นจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และหากเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตายจากเดิมจำคุกไม่เกินสามเดือน ปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เพิ่มเป็นจำคุกไมเกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ต่อมาในปี พ.ศ. 2550 ได้มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) กำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นความผิดที่ไมอาจว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้[6] แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่ได้ปรับปรุงการกำหนดโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีแต่อย่างใดและยังคงบังคับใช้เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

3.1.2 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา

จากรายงานของ National Center for Health Statistics ปรากฏว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญของสถิติการเสียชีวิตในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุที่เกิดจากการชนแล้วหลบหนี ซึ่งหมายถึงอุบัติเหตุที่ผู้ขับขี่หลบหนีออกจากที่เกิดเหตุก่อนที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาถึง และไม่ได้ให้ข้อมูลการประกันภัยหรือข้อมูลการติดต่อใด ๆ ซึ่งอุบัติเหตุประเภทเกิดขึ้นได้ทั้งกรณีที่มีการขับเคลื่อนรถ และกรณีจอดรถไว้โดยไม่มีผู้ควบคุม และประเภทของผู้เสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าวนี้มากที่สุด ได้แก่ คนเดินเท้า (Pedestrian)[7]

สถิติการเกิดอุบัติเหตุการชนบนท้องถนน (Traffic Crash) จากการชนแล้วหลบหนี (Hit-and-Run) ในประเทศสหรัฐอเมริกาตามข้อมูลของรัฐบาลกลาง (Federal Data) ในปี 2009 – ปี 2015 เพิ่มขึ้นมากกว่า 13% และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ นอกจากนี้ตามข้อมูลของ The AAA

---

[6] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101ก (29 ธันวาคม 2550), หนา 1, มาตรา 6 บัญญัติว่า

“ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ”

[7] The National Center for Health Statistics, "Automobile Accident," [Online] Accessed: 24 April 2017. Available from: https://nchstats.com/category/national-center-for-health-statistics/

Foundation for Traffic Safety ระบุว่า 11% ของรายงานอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดจากการชนแล้วหลบหนี หรือมีผู้เสียชีวิตจากการชนแล้วหลบหนีประมาณ 1,500 คนต่อปี[8] สำหรับรัฐที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนแล้วหลบหนีมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ มลรัฐฟลอริดา (Florida) มลรัฐนอร์ทดาโกต้า (North Dakota) มลรัฐเคนตักกี้ (Kentucky) มลรัฐหลุยส์เซียนา (Louisiana) และมลรัฐมอนแทนา (Montana) โดย 40% ของอุบัติเหตุจากการชนแล้วหนีเกิดขึ้นที่มลรัฐฟลอริดา[9] ดังนั้นผู้ศึกษาจึงขอเลือกมลรัฐฟลอริดามาเป็นกรณีศึกษาในครั้งนี้

จากรายงานของ The Florida Department of Highway Safety and Motor Vehicles แสดงให้เห็นว่า ในปี 2015 มลรัฐฟลอริดามีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการชนแล้วหลบหนีมีจำนวนมากกว่า 92,000 ครั้ง โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2014 มากกว่า 10,000 ครั้ง นอกจากนี้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเนื่องจากการชนแล้วหนี พบว่ามีจำนวนมากกว่า 180 คน จากสถิติดังกล่าวจึงชี้ให้เห็นว่า ในแต่ละปีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการชนแล้วหนีมีความคงที่ (Stays Steady) และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งหมายความว่าปัญหาของการที่บุคคลหลบหนีจากอุบัติเหตุหรือการชนแล้วหนีนั้นไม่ได้รับการแก้ไขให้มีสถานการณ์ที่ดีขึ้นแต่อย่างใด[10]

มลรัฐฟลอริดาตระหนักถึงความสำคัญและความรุนแรงของปัญหาการชนแล้วหลบหนี เพราะเป็นมลรัฐที่มีการกระทำความผิดฐานนี้เกิดขึ้นมากเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยความผิดเกี่ยวกับการชนแล้วหลบหนีนั้นปรากฏอยู่ใน The 2016 Florida Statutes มาตรา 316.061 และมาตรา 316.027 บทที่ 13 เรื่อง ยานพาหนะ (Title XXIII Motor Vehicles) หมวดที่ 316 เรื่อง รูปแบบการควบคุมกฎจราจร (Chapter 316 State Uniform Traffic Control) ซึ่งฐานความผิดนี้ได้

---

[8] AAA Foundation for Traffic Safety, "Hit and Run Drivers Kill Nearly 1500 People Annually with Pedestrians at Greatest Risk, According to Aaa Foundation Analysis," [Online] Accessed: 24 April 2017. Available from: https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/HitandRun.pdf

[9] Florida Hit and Run, "Statistics," [Online] Accessed: 22 November 2016. Available from: http://www.floridahitandrun.com/florida-hit-and-run-statistics/

[10] A Safer Florida Highway Safety and Motor Vehicles, "Driving Safety Hit and Run – Bad to Worse," [Online] Accessed: 22 November 2016. Available from: https://www.flhsmv.gov/safety-center/driving-safety/hitrun/

มีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2014 โดยสาเหตุของการออกร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมความผิดฐานนี้เนื่องมาจาก ในปี 2012 นาย Aaron Cohen ได้ถูกนาย Michel Traverso ขับรถยนต์ชน ขณะที่เขากำลังขี่จักรยานอยู่ในช่องทางสำหรับจักรยาน (Bike Lane) ซึ่งพยานผู้เห็นเหตุการณ์ได้ให้การว่ารถยนต์คันดังกล่าวได้หลบหนีจากอุบัติเหตุ และนาย Aaron Cohen ได้เสียชีวิตในวันต่อมาจากการบาดเจ็บเนื่องมาจากการถูกชน ตามรายงานปรากฏว่า หลังจากนั้น 17 ชั่วโมง นาย Michel Traverso ได้กลับมาแสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่รถยนต์คันดังกล่าวในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ตำรวจได้ตรวจพบหลักฐานว่านาย Michel Traverso มีประวัติเกี่ยวกับการใช้สารเสพติด และได้ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อน แต่ไม่สามารถตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ได้เนื่องจากระยะเวลาที่ผ่านพ้นไปตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นเหตุการณ์ดังกล่าวจึงเป็นที่มาและความสำคัญของการชนแล้วหลบหนี ผลักดันให้เกิดการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับความผิดฐานดังกล่าวขึ้น โดยใช้ชื่อพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมนี้ว่า “The Aaron Cohen Life Protection Act”[11]

สาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ การเพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานชนแล้วหลบหนี โดยแบ่งระดับตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ การชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย การได้รับบาดเจ็บ การบาดเจ็บสาหัส และการถึงแก่ความตาย นอกจากนี้ยังมีการกำหนดกลุ่มบุคคลที่กฎหมายได้ให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นผู้เสียเปรียบในการใช้รถใช้ถนน (Vulnerable Road User) ให้ผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีต้องได้รับโทษเพิ่มสูงขึ้นหนึ่งระดับ ทั้งเพิ่มอัตราโทษจำคุกขั้นต่ำสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราและหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องได้รับโทษจำคุกขั้นต่ำ 4 ปี และกำหนดมาตรการในการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปี รวมถึงกำหนดให้หน่วยงานความปลอดภัยแห่งการใช้รถและถนนแห่งมลรัฐฟลอริดา (Department of Highway Safety and Motor Vehicles) ต้องจัดให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรปรับปรุงผู้ขับขี่ด้วย[12]

---

[11] The Professional Staff of the Committee on Appropriations, "Bill Analysis and Fiscal Impact Statement on Aaron Cohen Life Protection Act," ed. The Florida Senate(2014).

[12] Ibid.

3.1.3 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียถือว่าความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นอาชญากรรมอย่างหนึ่ง หากผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือตามสมควร เมื่อยานพาหนะของผู้ขับขี่ดังกล่าวเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และเป็นผลให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตาย การฟ้องร้องจะต้องพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือไม่ใส่ใจในอุบัติเหตุดังกล่าวที่เกิดขึ้น[13]

รัฐบาลกลางของประเทศออสเตรเลียได้ให้ความสำคัญกับการชนแล้วหลบหนี เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากสาธารณชนที่มีปฏิกิริยาโต้ตอบอย่างรุนแรงต่อพฤติกรรมเช่นนี้ จึงได้มีการแก้ไขและประกาศให้ทราบว่า ในอนาคตผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีอาจต้องถูกจำคุกสูงสุดถึง 10 ปี แต่ไม่ได้กำหนดโทษขั้นต่ำไว้ โดยปล่อยให้เป็นไปตามดุลยพินิจของศาล มลรัฐต่าง ๆ ของประเทศออสเตรเลีย เช่น มลรัฐเซาท์ออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ มลรัฐควีนส์แลนด์ และมลรัฐเวสเทินออสเตรเลีย จึงได้แก้ไขโทษให้เป็นไปตามที่รัฐบาลกลางประกาศ[14]

ยิ่งไปกว่านั้น Dr. Chris Burns อัยการสูงสุดในปี 2013 กล่าวว่า “ความผิดและบทลงโทษที่รุนแรงดังกล่าว ไม่เพียงแต่สะท้อนให้เห็นถึงการไม่ใส่ใจหรือละทิ้งผู้เสียชีวิตหรือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัส ซึ่งสมควรได้รับโทษอย่างรุนแรง แต่ยังทำให้เกิดแรงจูงใจที่สำคัญให้บุคคลได้ตระหนักถึงโทษที่เขาจะได้รับจากการหลบหนีด้วย อันถือเป็นการป้องปรามและข่มขู่ไม่ให้บุคคลเลือกที่จะหลบหนีออกจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อหลีกเลี่ยงการทดสอบลมหายใจ (Breath Test)”[15]

---

[13] CRIMINAL CODE AMENDMENT (HIT AND RUN) BILL 2013

[14] ATSB Safety Report Australian Government, "Hit-Run Drivers to Face 10-Year Maximum," [Online] Accessed: 24 April 2017. Available from: http://www.theage.com.au/news/National/Hitrun-drivers-to-face-10year-maximum/2005/04/19/1113854203276.html

[15] CRIMINAL CODE AMENDMENT (HIT AND RUN) BILL 2013

อนึ่ง ผู้ศึกษาจึงขอเลือกมลรัฐนิวเซาท์เวลส์มาเป็นกรณีศึกษาในครั้งนี้ เนื่องจากเป็นมลรัฐที่มีการแก้ไขกฎหมายในส่วนของบทลงโทษตามประกาศของรัฐบาลกลางแล้ว

ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีปรากฏอยู่ในกฎหมาย 2 ฉบับของมลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ได้แก่ Road Transport Act 2013 No 18 ซึ่งเป็นกฎหมายจราจรหลักของมลรัฐนิวเซาท์เวลส์ที่ได้วางหลักในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของประชาชน โดยมาตรา 146 ได้กำหนดฐานความผิดเรื่องไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือหลังจากการชนเป็นเหตุให้เกิดอันตราย และ The Crimes Act 1900 มาตรา 52AB ฐานความผิดเรื่องไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือหลังจากการชนของยานพาหนะเป็นเหตุให้เกิดความตายหรือได้รับอันตรายสาหัส ซึ่งฐานความผิดนี้ได้มีการออกพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2005 ใช้ชื่อพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมนี้ว่า “Crimes Amendment (Road Accidents) (Brendan’s Law) Act 2005 No 74”

สาเหตุของการออกพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมความผิดฐานนี้เนื่องมาจากในปี 2004 เด็กชาย Brendan Saul อายุ 9 ปี ได้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนแล้วหลบหนี พ่อของ Brendan จึงรณรงค์ให้มีการแก้ไขกฎหมาย โดยมีสาระสำคัญ คือ การเพิ่มโทษจำคุกสูงสุดเป็น 10 ปี สำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่หยุดรถภายหลังเกิดการชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย และเพิ่มโทษจำคุกสูงสุดเป็น 7 ปี กรณีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส กฎหมายนี้บังคับใช้แก่ผู้ขับขี่ที่หลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุและเขาได้รู้หรือสามารถใช้เหตุผลรู้ได้ว่ามีความตายหรือการได้รับบาดเจ็บสาหัสเกิดขึ้นภายหลังจากการชน และกฎหมายฉบับนี้ยังขยายองค์ประกอบทางด้านจิตใจของการกระทำผิดให้ครอบคลุมถึงการควรที่จะรู้ได้ด้วยเหตุผล นอกจากนี้ยังขยายขอบเขตนิยามของการชนให้ไม่จำกัดเพียงแต่การชนระหว่างยานพาหนะ แต่ยังให้รวมไปถึงการชนระหว่างยานพาหนะกับวัตถุ หรือระหว่างยานพาหนะกับวัตถุที่ตกลงมาจากยานพาหนะอื่น หรือบุคคลที่ตกลงมาหรือถูกโยนลงมาจากยานพาหนะด้วย

สาระสำคัญของกฎหมายดังกล่าว คือ ประการแรก เพื่อให้ผู้ขับขี่เคารพหน้าที่ที่เกิดจากการขับขี่โดยการหยุดและให้ความช่วยเหลือเมื่อยานพาหนะของตนเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องให้กับการเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ประการที่สอง เพื่อส่งเสริมและทำให้แน่ใจว่า ผู้ขับขี่จะไม่หลบหนีออกจากที่เกิดเหตุ เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับบาดเจ็บและอาจจะช่วยชีวิตของผู้นั้นได้ หรืออย่างน้อยที่สุดก็เพื่อลดความทุกข์ทรมานและรักษาศักดิ์ศรีของผู้ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ประการต่อมา เพื่อให้สังคมได้จดจำและรับรู้ถึงความร้ายแรงของ

การฝ่าฝืนกฎหมาย โดยผ่านการเพิ่มโทษ ซึ่งรัฐสภาได้อธิบายว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการละเมิดกฎเกณฑ์พื้นฐานของสังคมที่เจริญแล้ว และประการสุดท้าย เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในเรื่องโทษสำหรับผู้ขับขี่แล้วหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุ[16]

3.1.4 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นนับเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความปลอดภัยในการจราจรมากที่สุดแห่งหนึ่งในโลก เห็นได้จากสถิติขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าในประชากร 100,000 คน มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ 4.7 คน[17] อย่างไรก็ตาม 7.4% ของสาเหตุการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นจากการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี จึงเป็นแรงผลักดันให้มีการออกกฎหมายควบคุมสถานการณ์ภายหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดขึ้น[18]

The Road Traffic Law 1960 เป็นกฎหมายจราจรหลักของประเทศญี่ปุ่นที่ได้วางกฎเกณฑ์ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของประชาชน โดยส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีซึ่งเป็นพฤติกรรมภายหลังเกิดอุบัติเหตุแล้ว ถูกจัดอยู่ในประเภทความผิดที่เป็นอันตรายระดับสูง (High Level of Danger) เช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา (Drunken-Driving) เนื่องจาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

---

[16] Crime Amendment (Road Accidents) (Brendan's Law) Act 2005 No 74.

[17] World Health Organization, "Estimated Road Traffic Death Rate," [Online] Accessed: 17 November 2016. Available from: http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html

[18] Kazako Okamura Goro Fujita, Makoto Kihira and Others, "Factor Contributing to Driver Choice after Hitting a Pedestrian in Japan," Factor Contributing to Driver Choice after Hitting a Pedestrian in Japan 72(2014): 679-684.

เป็นพฤติกรรมที่ขัดขวางการดำเนินชีวิตอย่างปกติสุขของคนในสังคม[19] และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากการขับขี่ยานพาหนะส่งผลให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้ขับขี่จะมีความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือถึงแก่ความตาย (Causing Death or Injury through Negligence in Driving) ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ที่จะต้องหยุดรถให้ความช่วยเหลือและแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ หากไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด การกระทำดังกล่าวย่อมเป็นความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี โดยปรากฏอยู่ใน บทที่ 4 เรื่องหน้าที่ของผู้ขับขี่และผู้ควบคุม (Chapter IV Obligations of Drivers and Operators) หมวดที่ 2 มาตรการและอื่น ๆ ในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางจราจร (Section 2 Measures, etc. In the Case of Traffic Accidents) ข้อที่ 72 และผู้ที่ละเมิดบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวย่อมได้รับโทษทางอาญา รวมถึงมาตรการพิเศษอื่น ๆ ที่นำมาใช้บังคับ โดยขึ้นอยู่กับระดับความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว เช่น การตาย การได้รับบาดเจ็บ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้น[20]

3.1.5 สาระสำคัญและที่มาในการออกกฎหมายสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีเป็นมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นและถูกจัดเป็นปัญหาทางสังคมของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมาเป็นระยะเวลานาน จากสถิติพบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2513 ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีประสบปัญหาการจัดการจราจรล้มเหลว และอุบัติเหตุจราจรยังเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ของสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตในประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2544 ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ติดตั้งกล้องตรวจสอบการจราจร การให้รางวัลแก่พลเมืองที่รายงานการละเมิดกฎหมายจราจร ประเมินแก้ไขความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นต้น รวมถึงปรับปรุงกฎหมายและบท

---

[19] Lucas Benitez, "An Overview of Traffic Crime and Its Criminal Punishment in Japan," [Online] Accessed: 17 November 2016. Available from: http://dspace.lib.niigata-u.ac.jp/dspace/bitstream/10191/1076/1/18_0097.pdf

[20] Ibid.

กำหนดโทษ เช่น เพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา ความผิดฐานขับขี่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมถึงความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีด้วย[21]

พฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีถูกจัดว่าเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งในประเทศสาธารณรัฐเกาหลีและเป็นอันตรายร้ายแรง เนื่องจากการไม่หยุดให้ความช่วยเหลือผู้เสียหายและหลบหนีไปนั้นอาจเพิ่มโอกาสในการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บที่ร้ายแรงมากขึ้น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้ตระหนักถึงความร้ายแรงและให้ความสำคัญกับเรื่องนี้[22] จึงได้บัญญัติความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีไว้ใน Road Traffic Act มาตรา 54 เรื่องมาตรการที่ใช้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Article 54 Measures Taken When Accident Occur) โดยมีสาระสำคัญ คือการกำหนดฐานความผิดและรายละเอียดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับขี่ภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุให้ต้องหยุดรถทันที และปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด

3.2 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิด

การขับขี่รถชนแล้วหลบหนี แม้เป็นพฤติกรรมที่มีการกระทำต่อเนื่องกัน แต่ถือว่าเป็นการกระทำต่างกรรมต่างวาระ[23] โดยแยกออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ส่วนที่หนึ่ง คือ พฤติกรรมการขับขี่ก่อนเกิดอุบัติเหตุ และส่วนที่สอง คือ การหลบหนีซึ่งเป็นพฤติกรรมภายหลังการเกิดอุบัติเหตุแล้ว โดยในส่วนนี้ผู้วิจัยจะขออธิบายฐานความผิดและการกำหนดโทษในส่วนที่หนึ่ง คือพฤติกรรมการขับขี่ก่อนเกิดอุบัติเหตุของแต่ละประเทศไว้พอสังเขป แล้วเน้นอธิบายที่ฐานความผิดชนแล้วหลบหนีอันเป็นพฤติกรรมภายหลังเกิดอุบัติเหตุแล้ว เพื่อเป็นข้อเปรียบเทียบในการกำหนดโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีต่อไป

---

[21] Bong-Min Yang and Jinhyun Kim, "Road Traffic Accidents and Policy Interventions in Korea," Injury Control and Safety Promotion 10, 2 (2003): 89.

[22] Ibid.

[23] คำพิพากษาฎีกาที่ 3557/2531

3.2.1 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย

เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการขับขี่ยานพาหนะ กฎหมายที่นำมาปรับในส่วนนี้ ได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา ฐานความผิดและโทษที่ผู้ขับขี่จะได้รับพิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยแยกพิจารณา ได้ดังต่อไปนี้

(1) ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

กรณีนี้เกิดจากการขับรถโดยประมาทอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ กรณีจึงเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390 ที่บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายกายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

(2) ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

กรณีนี้เกิดจากการขับรถโดยประมาทอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้เกิดอันตรายสาหัส จึงเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

(3) ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

กรณีนี้เกิดจากการขับรถโดยประมาทอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้เกิดความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท”

อย่างไรก็ตาม กรณีการชนเป็นเพียงเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย ไม่เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา เนื่องจากไม่มีความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์โดยประมาท การพิจารณาความผิด

ในส่วนนี้จึงเป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

สำหรับส่วนที่ 2 คือ พฤติกรรมการหลังจากขับรถชนแล้วหลบหนี พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 เป็นกฎหมายที่กำหนดความผิดเกี่ยวกับการหลบหนีจากอุบัติเหตุ ไว้ดังนี้

“ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ ในทางซึ่งก่อให้เกิดความ เสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์และให้ความ ช่วยเหลือตามสมควรและพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลข ทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี หรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของ หรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

ตามบทบัญญัติมาตรา 78 ผู้ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรานี้ ได้แก่[24]

(1) ผู้ขับรถไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถม้า หรือเกวียน ถ้าเป็นยานพาหนะทางบกต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งมาตรานี้ทั้งสิ้น เว้นแต่รถไฟและรถราง

(2) ผู้ขี่สัตว์ ไม่ว่าจะเป็นช้าง ม้า วัว หรือควาย

(3) ผู้ควบคุมสัตว์ ไม่ว่าจะเป็นช้าง ม้า วัว หรือควาย หรือสัตว์ใดๆ โดยจะเป็นการจูงหรือต้อน

มาตรา 78 กำหนดเงื่อนไขที่บุคคลดังกล่าวข้างต้นต้องปฏิบัติตาม ดังนี้[25]

---

[24] นัยนา เกิดวิชัย, คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: พิทักษ์อักษร, 2540), หน้า 121.

[25] เรื่องเดียวกัน

(1) ต้องเป็นการขับรถ หรือขี่สัตว์หรือควบคุมสัตว์ในทาง โดยคำว่า “ทาง” พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (2) ได้ให้คำนิยามว่า “ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

จากนิยามคำว่า ทาง ดังกล่าว แยกอธิบายได้ดังนี้

1) ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน[26]

2) ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้[27]

3) ช่องเดินรถประจำทาง หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด[28]

4) ไหล่ทาง หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า[29]

5) ทางเท้า หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้าง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน[30]

6) ทางข้าม หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินข้างทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย[31]

---

[26] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (3)

[27] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (4)

[28] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (5)

[29] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (8)

[30] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (11)

[31] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (12)

7) ทางร่วมทางแยก หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน[32]

8) ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร หมายถึง ลานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางราชการ โดยสภาพที่มองเห็น เช่น ลานพระบรมรูปทรงม้าในกรุงเทพมหานคร เป็นต้น แต่ไม่หมายความรวมถึงลานจอดรถที่ประชาชนไม่สามารถผ่านเข้าออกได้โดยเสรี เช่น ลาดจอดรถของห้างสรรพสินค้าที่มีไม้กั้นผ่านทางเข้าออก หรือต้องแลกบัตร หรือสถานที่ที่มีเวลาทำการเปิดปิด โดยไม่ได้เปิดให้รถสัญจรไปมาได้ตลอดเวลา[33]

9) ที่ส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ เช่น ถนนของเอกชนที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนทั่วไปใช้ในการจราจร ได้ตลอดเวลาโดยไม่หวงกันสิทธิ์เฉพาะราย เช่น ทางลัดตามหมู่บ้านที่ผ่านได้โดยไม่มีไม้กั้นหรือไม่ต้องแลกบัตร หรือไม่จำกัดเฉพาะต้องเป็นผู้พักอาศัยในหมู่บ้านเท่านั้น[34]

ดังนั้น ถ้าไม่ใช่ทางตามที่กำหนดในมาตรา 4 (2) เช่น ขับรถในที่ดินส่วนบุคคล ลานจอดรถของห้างสรรพสินค้าหรือสถานีบริการน้ำมัน กรณีเช่นนี้หากเกิดเหตุชนกันขึ้น ผู้ก่อเหตุย่อมไม่ถูกบังคับให้ต้องมีหน้าที่ตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 78 นี้แต่อย่างใด

(2) ต้องก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น และ

(3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นในทางแล้ว ไม่จำต้องพิจารณาว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถ หรือผู้ขี่สัตว์ หรือผู้ควบคุมสัตว์หรือไม่

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 บังคับให้ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามหน้าที่ทางศีลธรรมที่ต้องช่วยเหลือผู้ที่ได้รับเคราะห์กรรม ดังนี้[35]

(1) ต้องหยุดรถหรือสัตว์ กล่าวคือ ถ้าไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ผู้ขับขี่รถ ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องหยุดรถหรือสัตว์ และ

---

[32] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9)

[33] นัยนา เกิดวิชัย, คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, หน้า 5.

[34] เรื่องเดียวกัน, หน้า 5-6.

[35] เรื่องเดียวกัน, หน้า 121-122.

(2) ต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร หมายถึง การรักษาพยาบาลในเบื้องต้น เช่น พาไปส่งโรงพยาบาลที่ใกล้เคียงในกรณีมีผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น

(3) ต้องแสดงตัว และแจ้งเหตุต่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที หมายถึง เจ้าหน้าทีตำรวจ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง โดยไม่จำกัดเฉพาะเจ้าหน้าที่จราจรเท่านั้น และต้องแจ้งทันทีที่พอจะไปแจ้งได้ หากมีเรื่องที่จะต้องช่วยพาคนเจ็บไปส่งโรงพยาบาลก่อน ก็ต้องกระทำก่อนแล้วจึงไปแจ้งทีหลังได้ กรณีนี้ก็ถือว่าแจ้งทันทีแล้วเช่นกัน เพราะการนำคนเจ็บไปส่งโรงพยาบาลถือว่าเป็นเรื่องที่สำคัญกว่า นอกจากนี้จะต้องเป็นการไปแจ้งด้วยตนเอง เพื่อจะได้แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ หากให้ผู้อื่นไปแจ้งแทน จะขาดการแสดงตัวไป

(4) ต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล ที่อยู่ และหมายเลขทะเบียนรถให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย หากผู้เสียหายถึงแก่ความตายแล้ว จะแจ้งต่อญาติ เช่น บิดามารดา บุตร หรือสามีภรรยาของผู้ตายได้

กรณีรถยนต์ชนกัน มาตรา 78 กำหนดให้ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ดังกล่าวด้วย[36] ดังปรากฏตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 126/2531 (ประชุมใหญ่) ดังนี้ “กรณีรถสองคันแล่นสวนทางกันและเกิดชนกันได้รับความเสียหาย แม้ว่าความเสียหายนั้นจะมิได้เกิดขึ้นเพราะความผิดจำเลยก็ตาม ก็ถือว่าจำเลยมีหน้าที่ต้องแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที เมื่อจำเลยมิได้ปฏิบัติดังกล่าว จึงมีความผิดตามมาตรา 78”

แต่กรณีถ้ามีผู้ขับขี่รถมาชนในขณะที่รถอีกคันจอดอยู่ ศาลฎีกาไม่ถือว่าเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย จึงไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งเหตุตามมาตรา 78[37] ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4405/2531 ดังนี้ “แม้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 บัญญัติว่า ผู้ขับรถในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน จะต้องหยุดรถให้ความช่วยเหลือ พร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือไม่ก็ตาม แต่ผู้ขับรถที่จะถือว่าเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าว จะต้องเป็นผู้ขับรถที่กำลังแล่นอยู่ หาใช่กรณีขับรถที่จอดรถอยู่หรือหยุดอยู่ไม่ เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่าจำเลยจอดรถในช่องทางเดินรถด้านขวาซึ่งอยู่ติดกับช่องว่างของเกาะกลางถนน เพื่อรอเลี้ยวกลับรถ แล้วนายกฤษฎาขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความประมาท ชนท้ายรถที่จำเลยขับ จึงถือไม่ได้ว่าจำเลยเป็นผู้ก่อให้เกิด

---

[36] เรื่องเดียวกัน, หน้า 122.

[37] เรื่องเดียวกัน, หน้า 122-123.

ความเสียหายอันจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78, 160 วรรคแรก..."

ผลของมาตรา 78 วรรคสอง กำหนดว่าถ้าผู้ขับขี่รถ ขี่สัตว์ หรือควบคุมสัตว์ ก่อเหตุในทางแล้วหลบหนีหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิดและเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากการขับรถเท่านั้น (ไม่รวมกรณีขี่หรือควบคุมสัตว์) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่เกิดเหตุไว้

3.2.2 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา

พฤติกรรมการขับรถก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายขึ้น กฎหมายเฉพาะที่นำมาปรับใช้ในเรื่องนี้ ได้แก่ การขับรถโดยประมาท (Reckless Driving) รายละเอียดปรากฏอยู่ใน The 2016 Florida Statutes บทที่ 13 เรื่อง ยานพาหนะ (Title XXIII Motor Vehicles) หมวดที่ 316 เรื่อง รูปแบบการควบคุมกฎจราจร (Chapter 316 State Uniform Traffic Control) มาตรา 316.192 เรื่อง การขับรถโดยประมาท (Reckless Driving) โดยอัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับแบ่งตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งมาตรา 316.192 (3)[38] กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

[38] The 2016 Florida Statutes, Section 316.192 (3)

Any person:

(a) Who is in violation of subsection (1);

(b) Who operates a vehicle; and

(c) Who, by reason of such operation, causes:

1. Damage to the property or person of another commits a misdemeanor of the first degree, punishable as provided in s. 775.082 or s. 775.083.

2. Serious bodily injury to another commits a felony of the third degree, punishable as provided in s. 775.082, s. 775.083, or s. 775.084. The term "serious bodily injury" means an injury to another person, which consists of a physical condition that creates a substantial risk of death,

1. ผู้ใดขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือผู้อื่น กระทำความผิดอาญาเล็กน้อยขั้นที่หนึ่ง ต้องระวางโทษตามที่กำหนดในมาตรา 775.082[39] หรือ 775.083[40] คือ จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน $1,000

2. ผู้ใดขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส กระทำความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สาม ต้องระวางโทษตามที่กำหนดในมาตรา 775.082[41] 775.083[42] คือ จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน $5,000 หรือ 775.084 ซึ่งเป็นบทเพิ่มโทษเฉพาะของผู้กระทำความผิดร้ายแรงติดนิสัย (Habitual Felony Offender)

สำหรับการขับขี่รถชนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย บัญญัติอยู่ใน The 2016 Florida Statutes บทที่ 46 เรื่อง อาชญากรรม (Title XLVI Crimes) หมวดที่ 782 เรื่อง ฆาตกรรม (Chapter 782 Homicide) มาตรา 782.071 เรื่อง ฆาตกรรมโดยยานพาหนะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ภายใต้มาตรา 782.071 แห่ง The 2016 Florida Statutes การฆาตกรรมโดยยานพาหนะ หมายถึง กรณีบุคคลที่ควบคุมยานพาหนะทำให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายขณะขับขี่ยานพาหนะด้วยความไม่ระมัดระวัง (Reckless) ซึ่งการกระทำดังกล่าววัดจากระดับที่น้อยกว่าการใช้ความระมัดระวังตามปกติ (Ordinary Care) แม้จะไม่ถึงขั้นประมาทก็ตาม (Manslaughter)[43]

---

serious personal disfigurement, or protracted loss or impairment of the function of any bodily member or organ.

[39] The 2016 Florida Statutes, Section 775.082 (4)(a)

For a misdemeanor of the first degree, by a definite term of imprisonment not exceeding 1 year.

[40] The 2016 Florida Statutes, Section 775.083 (1)(d)

$1,000, when the conviction is of a misdemeanor of the first degree.

[41] The 2016 Florida Statutes, Section 775.082 (3)(e)

For a felony of the third degree, by a term of imprisonment not exceeding 5 years.

[42] The 2016 Florida Statutes, Section 775.083 (1)(c)

$5,000, when the conviction is of a felony of the third degree.

[43] Stracar v. State, 126 So. 3d 379, 381 (Fla. 4th DCA 2013)

อัตราโทษของการทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยการขับขี่ยานพาหนะด้วยความไม่ระมัดระวังจัดเป็นความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่ 2 (Felony of Second Degree) คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี และปรับไม่เกิน $10,000 นอกจากนี้ศาลยังสามารถสั่งคุมความประพฤติได้ไม่เกิน 15 ปี นอกจากนี้หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว ผู้ขับขี่รู้หรือควรจะรู้ได้ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้น แต่ไม่หยุดให้ความช่วยเหลือและแจ้งข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 316.062 โทษที่ได้รับจะอยู่ในระดับความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่ 1 (Felony of First Degree) คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 30 ปี และปรับไม่เกิน $10,000 นอกจากนี้ศาลยังสามารถสั่งคุมความประพฤติได้ไม่เกิน 30 ปี

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะขึ้นแล้ว กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด หากผู้ขับขี่หลบหนีไป กฎหมายของมลรัฐฟลอริดาได้กำหนดฐานความผิดแยกพิจารณาตามความเสียหายที่เกิดได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.2.2.1 การชนเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินเสียหาย

ปรากฏอยู่ใน The 2016 Florida Statutes มาตรา 316.061[44] กำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุอันเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการชนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งเป็นผู้ขับขี่เองหรือของผู้อื่น ต้องหยุดยานพาหนะนั้นทันที ณ สถานที่เกิดเหตุ หรือบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องย้อนกลับไปโดยทันทีทันใด และในทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นผู้ขับขี่ต้องอยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุจนกว่าเขาจะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดได้ในมาตรา 316.062 อย่างครบถ้วน

(2) การหยุดนั้นจะต้องกระทำโดยไม่กีดขวางการจราจรมากเกินไปกว่าที่จำเป็น และถ้ายานพาหนะที่เสียหายนั้นกีดขวางการจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะดังกล่าวต้องใช้ความพยายามอย่างสมควรเพื่อเคลื่อนย้ายยานพาหนะนั้นเพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรให้สามารถดำเนินไปตามปกติ

[44] The 2016 Florida Statutes, Section 316.061

ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามอนุมาตรานี้ ผู้นั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติในเรื่องการฝ่าฝืนโดยการไม่เคลื่อนไหว (Nonmoving Violation) การลงโทษเป็นไปตามหมวดที่ 318

นอกจากนี้ตามมาตรา 316.062[45] ยังกำหนดหน้าที่ในการให้ข้อมูลและให้ความช่วยเหลือแก่คู่กรณีในเบื้องต้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นบาดเจ็บหรือตาย หรือทำให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินไม่ว่าจะเป็นของผู้ขับขี่หรือของผู้อื่นเสียหาย ต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล ที่อยู่ และหมายเลขทะเบียนรถที่ขับ และต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการชนหรือแก่ผู้ขับขี่หรือผู้ครอบครอง หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะหรือทรัพย์สินอื่นที่เสียหายเนื่องจากการชน และต้องให้ข้อมูลต่าง ๆ ตามที่ได้รับการร้องขอ พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุ หรือบุคคลที่ทำหน้าที่สืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควรผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ รวมไปถึงการพาไปพบแพทย์

(2) ในสถานการณ์ที่ไม่มีผู้ใดโดยเฉพาะเจาะจงในการรับข้อมูลตามที่กำหนดได้ในอนุมาตรา (1) และไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่ปรากฏอยู่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวกับการชน ภายหลังจากที่ได้ปฏิบัติตามข้ออื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 316.027 และ ข้อ (1) แห่งมาตรานี้แล้ว ต้องรายงานการชนไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่อย่างทันทีภายในเวลาอันสมควร และต้องแจ้งข้อมูลตามที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (1)

(3) หน้าที่ตามกฎหมายของบุคคลที่ต้องรายงานหรือแจ้งข้อมูลไปยังหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ต้องทำเป็นหนังสือรายงานเกี่ยวกับการชนต้องไม่ก่อให้เกิดการขยายข้อมูลที่จะละเมิดต่อสิทธิพิเศษของบุคคลที่จะไม่ให้การเป็นปฏิปักษ์ต่อตนเอง (The Privilege Against Self-Incrimination)

[45] The 2016 Florida Statutes, Section 316.062

3.2.2.2 การชนที่ทำให้ผู้อื่นตายหรือได้รับบาดเจ็บ

ปรากฏอยู่ใน The 2016 Florida Statutes มาตรา 316.027[46] กำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้ถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ โดยมีแยกอธิบายได้ดังต่อไปนี้

(1) การชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการชน ไม่ว่าจะเกิดขึ้น ณ สาธารณสถานหรือสถานที่ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายนอกเหนือจากอันตรายสาหัส ต้องหยุดยานพาหนะนั้นทันที ณ สถานที่เกิดเหตุ หรือบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องย้อนกลับไปโดยทันทีทันใด และในทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นผู้ขับขี่ต้องอยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุจนกว่าเขาจะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดได้ในมาตรา 316.062 อย่างครบถ้วน

(2) การชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการชน ไม่ว่าจะเกิดขึ้น ณ สาธารณสถานหรือสถานที่ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องหยุดยานพาหนะนั้นทันที ณ สถานที่เกิดเหตุ หรือบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องย้อนกลับไปโดยทันทีทันใด และในทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นผู้ขับขี่ต้องอยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุจนกว่าเขาจะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดได้ในมาตรา 316.062 อย่างครบถ้วน

(3) การชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการชน ไม่ว่าจะเกิดขึ้น ณ สาธารณสถานหรือสถานที่ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องหยุดยานพาหนะนั้นทันที ณ สถานที่เกิดเหตุ หรือบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องอยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุจนกว่าเขาจะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดได้ในมาตรา 316.062 อย่างครบถ้วน

ยิ่งไปกว่านั้น กฎหมายของมลรัฐฟลอริดา ยังได้ให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Vulnerable Road User) ซึ่งปรากฏอยู่ใน

---

[46] The 2016 Florida Statutes, Section 316.027

316.027 (2)(f)[47] กำหนดให้ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติข้างต้น ต้องรับโทษเพิ่มขึ้น 1 ระดับ ตามที่รายการจัดลำดับความรุนแรงของโทษกำหนดไว้ในมาตรา 921.0022 หรือ มาตรา 921.0023 ในหมวด 921

กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Vulnerable Road User) ได้แก่บุคคลดังต่อไปนี้[48]

1. คนเดินถนน รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการทำงานที่อยู่บนถนน หรือทำงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกไปตลอดริมถนน หรือเกี่ยวข้องกับการจัดหาบริการสำหรับสถานการณ์ฉุกเฉินภายใต้ขอบเขตในเรื่องสิทธิในการใช้ทาง

2. บุคคลผู้ขี่รถจักรยาน, รถจักรยานยนต์, รถสกู๊ดเตอร์ (Scooter), รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่ถูกกฎหมายซึ่งขับขี่อยู่ในทางถนน

3. บุคคลผู้ขี่สัตว์ หรือ

4. บุคคลผู้มีสิทธิดีกว่าในการใช้ทางสาธารณะ ทางข้ามทางแยก หรือไหล่ทาง ได้แก่

4.1 รถฟาร์มแทรกเตอร์ หรือยานพาหะอื่นที่คล้ายกันออกแบบมาสำหรับการใช้งานในฟาร์ม

4.2 สเก็ตบอร์ด หรือโรเลอร์เสก็ต

4.3 รถม้า

4.4 อุปกรณ์ส่วนบุคคลที่ช่วยในการเคลื่อนที่ หรือ

4.5 รถเข็นคนพิการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

[47] The 2016 Florida Statutes, Section 316.027 (2)(f)

[48] The 2016 Florida Statutes, Section 316.027 (b)

3.2.3 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศออสเตรเลีย

การกระทำในขณะขับรถก่อนเกิดอุบัติเหตุจนกระทั่งเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น กฎหมายที่นำมาปรับใช้ในเรื่องนี้ของมลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้แก่ เรื่องการขับรถโดยอันตราย (Dangerous Driving) ปรากฏอยู่ใน The Crimes Act 1900 มาตรา 52A โดยผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. กรณีขับรถโดยอันตรายเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุก 10 ปี[49]

2. กรณีขับรถโดยอันตรายรุนแรงเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย (Aggravated Dangerous Driving Occasioning Death) ต้องระวางโทษจำคุก 14 ปี[50]

3. กรณีขับรถโดยอันตรายเป็นเหตุให้เกิดอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุก 7 ปี[51]

---

[49] Crimes Act 1900, Section 52A

(1) Dangerous driving occasioning death A person is guilty of the offence of dangerous driving occasioning death if the vehicle driven by the person is involved in an impact occasioning the death of another person and the driver was, at the time of the impact, driving the vehicle:

(a) under the influence of intoxicating liquor or of a drug, or

(b) at a speed dangerous to another person or persons, or

(c) in a manner dangerous to another person or persons.

A person convicted of an offence under this subsection is liable to imprisonment for 10 years.

[50] Crimes Act 1900, Section 52A (2)

A person is guilty of the offence of aggravated dangerous driving occasioning death if the person commits the offence of dangerous driving occasioning death in circumstances of aggravation. A person convicted of an offence under this subsection is liable to imprisonment for 14 years.

[51] Crimes Act 1900, Section 52A(3)

4. กรณีขับรถโดยอันตรายรุนแรงเป็นเหตุให้เกิดอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุก 11 ปี[52]

นอกจากนี้ยังมีความผิดฐานการขับรถโดยประมาท (Negligent, Furious or Reckless Driving) ปรากฏอยู่ใน Road Transport Act 2013 No 18 มาตรา 117 ซึ่งผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ ดังนี้

1. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษปรับ 30 หน่วยโทษ หรือจำคุก 18 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (ในกรณีกระทำความผิดครั้งแรก) หรือปรับ 50 หน่วยโทษ หรือจำคุก 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ (กรณีกระทำความผิดซ้ำ)[53]

A person is guilty of the offence of dangerous driving occasioning grievous bodily harm if the vehicle driven by the person is involved in an impact occasioning grievous bodily harm to another person and the driver was, at the time of the impact, driving the vehicle:

(a) under the influence of intoxicating liquor or of a drug, or

(b) at a speed dangerous to another person or persons, or

(c) in a manner dangerous to another person or persons.

A person convicted of an offence under this subsection is liable to imprisonment for 7 years.

[52] Crimes Act 1900, Section 52A (4)

A person is guilty of the offence of aggravated dangerous driving occasioning grievous bodily harm if the person commits the offence of dangerous driving occasioning grievous bodily harm in circumstances of aggravation. A person convicted of an offence under this subsection is liable to imprisonment for 11 years.

[53] Road Transport Act 2013 No 18, Section 117

(1) A person must not drive a motor vehicle on a road negligently.

Maximum penalty:

(a) if the driving occasions death-30 penalty units or imprisonment for 18 months or both (in the case of a first offence) or 50 penalty units or imprisonment for 2 years or both (in the case of a second or subsequent offence)

2. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษปรับ 20 หน่วยโทษ หรือจำคุก 9 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (ในกรณีกระทำความผิดครั้งแรก) หรือปรับ 30 หน่วยโทษ หรือจำคุก 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (กรณีกระทำความผิดซ้ำ)[54]

3. ถ้าการขับรถโดยประมาทไม่ได้ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษปรับ 10 หน่วยโทษ[55]

นอกจากนี้ ตามมาตรา 52 A(2) ห้ามมิให้ผู้ใดขับรถประมาทหรือขับรถเร็วจนเป็นอันตรายต่อสาธารณะ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับ 20 หน่วยโทษ หรือจำคุก 9 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (ในกรณีกระทำความผิดครั้งแรก) หรือปรับ 30 หน่วยโทษ หรือจำคุก 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (กรณีกระทำความผิดซ้ำ)[56]

ในส่วนของฐานความผิดขับขี่รถชนแล้วหลบหนี แยกพิจารณาตามความเสียหายที่เกิดได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

---

[54] Road Transport Act 2013 No 18, Section 117 (1)(b)

if the driving occasions grievous bodily harm-20 penalty units or imprisonment for 9 months or both (in the case of a first offence) or 30 penalty units or imprisonment for 12 months or both (in the case of a second or subsequent offence)

[55] Road Transport Act 2013 No 18, Section 117 (1)(c)

if the driving does not occasion death or grievous bodily harm-10 penalty units.

[56] Road Transport Act 2013 No 18, Section 117 (2)

A person must not drive a motor vehicle on a road furiously, recklessly or at a speed or in a manner dangerous to the public.

Maximum penalty: 20 penalty units or imprisonment for 9 months or both (in the case of a first offence) or 30 penalty units or imprisonment for 12 months or both (in the case of a second or subsequent offence).

3.2.3.1 ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังจากการชนเป็นเหตุให้เกิดอันตราย

ปรากฏอยู่ใน Road Transport Act 2013 No 18 มาตรา 146[57] ได้กำหนดให้บุคคลมีความผิดและต้องรับโทษ หากกระทำการฝ่าฝืนตามมาตรา 146 (1) (a) ถึง (c) ดังนี้

(a) ผู้ขับยานพาหนะหรือขี่ม้าไปในทางซึ่งมีส่วนร่วมในการชนเป็นเหตุให้บุคคลตายหรือได้รับบาดเจ็บ และ

(b) บุคคลนั้นรู้ หรือมีเหตุผลที่ควรจะได้รู้ว่ายานพาหนะหรือม้านั้นมีส่วนทำให้เกิดการบาดเจ็บแก่ผู้อื่น และ

(c) บุคคลนั้นไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือเท่าที่จำเป็นโดยที่บุคคลนั้นสามารถช่วยได้

นอกจากนี้ในมาตรา 146 (2)[58] กำหนดว่า ตามวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ สถานการณ์ที่ยานพาหนะเข้าไปเกี่ยวข้อง ในการชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บให้หมายความรวมถึงกรณีที่ความตายหรือบาดเจ็บเกิดจากกรณีดังต่อไปนี้ด้วย

---

[57] Road Transport Act 2013 No 18, Section 146

Offence of failing to stop and assist after impact causing injury

(1) A person is guilty of an offence if:

(a) a vehicle or horse being driven or ridden by the person on a road is involved in an impact occasioning the death of, or injury to, another person, and

(b) the person knows, or ought reasonably to know, that the vehicle or horse has been involved in an impact occasioning injury to another person, and

(c) the person fails to stop and give any assistance that may be necessary and that it is in the person's power to give.

Maximum penalty: 30 penalty units or imprisonment for 18 months or both (in the case of a first offence) or 50 penalty units or imprisonment for 2 years or both (in the case of a second or subsequent offence).

[58] Road Transport Act 2013 No 18, Section 146 (2)

(1) ยานพาหนะที่พลิกคว่ำหรือออกจากถนน ในขณะที่มีการขนส่งคนที่อยู่ในหรือบนยานพาหนะนั้น (ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือคนอื่น)

(2) การชนระหว่างวัตถุใด ๆ กับยานพาหนะ ในขณะที่มีการขนส่งคนที่อยู่ในหรือบนยานพาหนะนั้น (ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือคนอื่น)

(3) การชนระหว่างคนกับยานพาหนะ

(4) การชนของยานพาหนะกับยานพาหนะอื่น หรือวัตถุที่อยู่ใน หรือบน หรืออยู่ใกล้ ซึ่งบุคคลอยู่ในเวลาที่ถูกชน

(5) การชนกับสิ่งที่อยู่บน หรือติดกับยานพาหนะ

(6) การชนกับสิ่งที่เคลื่อนไหวจากการตกลงมาจากยานพาหนะ

(7) บุคคลที่ตกลงมาจากยานพาหนะ หรือถูกโยนหรือทิ้งจากยานพาหนะในขณะที่มีการขนส่งที่อยู่ในหรือบนยานพาหนะนั้น (ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือสิ่งอื่น)

For the purposes of this section, the circumstances in which a vehicle is involved in "an impact occasioning the death of, or injury to, a person" include if the death or injury is occasioned through any of the following:

(a) the vehicle overturning or leaving a road while the person is being conveyed in or on that vehicle (whether as a passenger or otherwise),

(b) an impact between any object and the vehicle while the person is being conveyed in or on that vehicle (whether as a passenger or otherwise),

(c) an impact between the person and the vehicle,

(d) the impact of the vehicle with another vehicle or an object in, on or near which the person is at the time of the impact,

(e) an impact with anything on, or attached to, the vehicle,

(f) an impact with anything that is in motion through falling from the vehicle,

(g) the person falling from the vehicle, or being thrown or ejected from the vehicle, while being conveyed in or on the vehicle (whether as a passenger or otherwise),

(h) an impact between any object (including the ground) and the person, as a consequence of the person (or any part of the person) being or protruding outside the vehicle, while the person is being conveyed in or on the vehicle (whether as a passenger or otherwise).

(8) การชนระหว่างวัตถุ (รวมไปถึงพื้น) กับบุคคล เป็นเหตุให้บุคคล (หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของบุคคล) ที่อยู่หรือยื่นออกจากยานพาหนะนั้น ในขณะที่มีการขนส่งคนที่อยู่ในหรือบนยานพาหนะนั้น (ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือคนอื่น)

อีกทั้ง มาตรา 146 (3)[59] กำหนดว่า เพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ ยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการชนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ถ้า

(1) ความตายหรือบาดเจ็บที่เกิดจากยานพาหนะชนกับยานพาหนะอื่น หรือระหว่างยานพาหนะกับวัตถุใด ๆ หรือยานพาหนะกับบุคคล หรือเป็นสาเหตุให้ยานพาหนะอื่นคว่ำหรือออกจากถนนไป และ

(2) มีการพิสูจน์ให้เห็นว่ายานพาหนะนั้นเป็นสาเหตุของการชน

คำว่า วัตถุ (Object) ตามมาตรานี้นั้น มาตรา 146 (4)[60] ให้หมายความรวมถึง สัตว์ อาคาร โครงสร้าง กำแพงดิน เขื่อน รางน้ำ อุโมงค์ ท่อระบายน้ำ สะพาน ท่อใต้ดิน เกาะกลางถนน ป้ายโฆษณา หรือต้นไม้

---

[59] Road Transport Act 2013 No 18, Section 146 (3)

For the purposes of this section, a vehicle is also involved in

"an impact occasioning the death of, or injury to, a person" if:

(a) the death or injury is occasioned through the vehicle causing an impact between other vehicles or between another vehicle and any object or person or causing another vehicle to overturn or leave a road, and

(b) the prosecution proves that the vehicle caused the impact.

(4) In this section:

[60] Road Transport Act 2013 No 18, Section 146 (4)

In this section:

"Object" includes an animal, building, structure, earthwork, embankment, gutter, storm water channel, drain, bridge, culvert, median strip, post or tree.

Note: Similar obligations are imposed on a person by section 52AB of the Crimes Act 1900 in relation to impacts causing death or grievous bodily harm.

3.2.3.2 ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังยานพาหนะชนเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส

ปรากฏอยู่ใน The Crimes Act 1900 มาตรา 52AB[61] ได้กำหนดให้บุคคลมีความผิดและต้องรับโทษ หากกระทำการฝ่าฝืนตามมาตรา 52AB (1) (a) ถึง (c) กล่าวคือ

(a) ผู้ขับยานพาหนะซึ่งมีส่วนร่วมในการชนเป็นเหตุให้บุคคลตาย และ

(b) บุคคลนั้นรู้ หรือมีเหตุผลที่ควรจะได้รู้ว่ายานพาหนะนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับการชนทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส และ

(c) บุคคลนั้นไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือเท่าที่จำเป็น โดยที่บุคคลนั้นสามารถช่วยได้

มาตรา 52AB (2)[62] กำหนดว่าหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส ดังต่อไปนี้ บุคคลจะมีความผิดตามมาตรานี้ ถ้าหาก

---

[61] The Crimes Act 1900, Section 52AB

(1) A person is guilty of an offence if:

(a) a vehicle being driven by the person is involved in an impact occasioning the death of another person, and

(b) the person knows, or ought reasonably to know, that the vehicle has been involved in an impact occasioning the death of, or grievous bodily harm to, another person, and

(c) the person fails to stop and give any assistance that may be necessary and that it is in his or her power to give.

Maximum penalty: imprisonment for 10 years.

[62] The Crimes Act 1900, Section 52AB (2)

A person is guilty of an offence if:

(a) a vehicle being driven by the person is involved in an impact occasioning grievous bodily harm to another person, and

(b) the person knows, or ought reasonably to know, that the vehicle has been involved in an impact occasioning the death of, or grievous bodily harm to, another person, and

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

(1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส และ

(2) บุคคลนั้นรู้ หรือมีเหตุผลที่ควรจะได้รู้ว่ายานพาหนะนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับการชนทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส และ

(3) บุคคลนั้นไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือเท่าที่จำเป็น โดยที่บุคคลนั้นสามารถช่วยได้

ตามกฎหมาย Road Transport Act 2013 มาตรา 146 และ The Crimes Act 1900 มาตรา 52AB ประกอบ มาตรา 52(A) (5) และ (6) ที่กำหนดว่าการชนที่เกิดจากยานพาหนะอันเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย หรือได้รับอันตรายสาหัส หรืออันตรายแก่กายนั้น องค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ การชนดังกล่าวจะต้องเกิดบน “ทาง” (Road) ในประเด็นนิยามของคำว่า “ทาง” กำหนดอยู่ในมาตรา 4 (1)[63] หมายถึง พื้นที่ที่เปิดให้หรือใช้สำหรับสาธารณะ และพัฒนาสำหรับหรือมีวัตถุประสงค์หลักในการใช้เพื่อการขับหรือขี่ยานพาหนะ นอกจากนี้ตามมาตรา 5[64] ของพระราชบัญญัตินี้ให้นิยามรวมถึง “พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทาง” (Road Related Area) ด้วย

นิยามของคำว่า “พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทาง” (Road Related Area) [65] ได้แก่

(c) the person fails to stop and give any assistance that may be necessary and that it is in his or her power to give.

Maximum penalty: imprisonment for 7 years.

[63] The Crimes Act 1900, Section 4 (1)

"road" means an area that is open to or used by the public and is developed for, or has as one of its main uses, the driving or riding of motor vehicles.

[64] The Crimes Act 1900, Section 5

“ Each reference in this Act (except in this Part) to a "road" includes a reference to a "road related area", unless otherwise expressly stated in this Act.”

[65] The Crimes Act 1900, Section 4 (1)

"road related area" means:

(a) an area that divides a road, or

(1) พื้นที่ที่ถูกแบ่งเป็นถนน หรือ

(2) บาทวิถี หรือ พื้นที่ที่อยู่ติดกับถนน หรือ

(3) พื้นที่ซึ่งเปิดสำหรับสาธารณะ และถูกกำหนดให้ใช้สำหรับการขี่จักรยาน หรือสัตว์ หรือ

(4) พื้นที่ซึ่งไม่ใช่ถนน และเปิดให้หรือถูกใช้สำหรับสาธารณะเพื่อการขับรถ ขี่ม้า หรือจอดยานพาหนะ หรือ

(5) ไหล่ทาง หรือ

(6) พื้นที่อื่นที่ถูกเปิดให้หรือถูกใช้สำหรับสาธารณะ และถูกประกาศให้เป็นพื้นที่ที่ระบุไว้ภายใต้ มาตรา 18 ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือ ที่กฎหมายอื่นใช้บังคับ

3.2.4 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศญี่ปุ่น

การขับรถก่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ประเทศญี่ปุ่นได้บัญญัติกฎหมายที่นำมาปรับใช้ในเรื่องนี้ ได้แก่ การขับรถโดยอันตรายเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ (Dangerous Driving Causing Death or Injury) ซึ่งปรากฏอยู่ใน Penal Code มาตรา 208-2[66] โดยลักษณะการกระทำ

(b) a footpath or nature strip adjacent to a road, or

(c) an area that is open to the public and is designated for use by cyclists or animals, or

(d) an area that is not a road and that is open to or used by the public for driving, riding or parking vehicles, or

(e) a shoulder of a road, or

(f) any other area that is open to or used by the public and that has been declared under section 18 to be an area to which specified provisions of this Act or the statutory rules apply.

[66] Penal code (Act No.45 of 1907), Article 208-2.

(1) A person who drives a vehicle with four or more wheels under the influence of alcohol or drugs making it difficult for the person to drive safely shall be punished by imprisonment with

ของการขับรถโดยอันตรายตามมาตรา 208-2 หมายถึง การขับรถในระหว่างมึนเมา ขับรถเร็วเกินความสามารถที่จะควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการควบคุมรถ การขับรถโดยมีเจตนาที่จะขัดขวางการเดินทางของผู้อื่น การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด เป็นต้น

ผู้กระทำความผิดตามมาตรดังกล่าวต้องระวางโทษแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. กรณีขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี

2. กรณีขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 1 ปี

สำหรับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีซึ่งเป็นพฤติกรรมภายหลังเกิดอุบัติเหตุแล้ว ถูกจัดอยู่ในประเภทความผิดที่เป็นอันตรายระดับสูง (High Level of Danger) ซึ่ง The Road Traffic Law 1960 ได้กำหนดฐานความผิดขนแล้วหลบหนีอยู่ใน บทที่ 4 เรื่องหน้าที่ของผู้ขับขี่และผู้ควบคุม (Chapter IV Obligations of Drivers and Operators) หมวดที่ 2 มาตรการและอื่น ๆ ในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางจราจร (Section 2 Measures, etc. In the Case of Traffic Accidents) ข้อที่ 72 โดยมีรายละเอียด กล่าวคือ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนั้นมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ

---

work for not more than 15 years when the person thereby causes injury; imprisonment with work for a definite term of not less than 1 year, when the person thereby causes death. The same shall apply when a person drives a vehicle with four or more wheels at such high speed that it is exceedingly difficult for the person to control the vehicle, or the person lacks the skills to control it, and thereby causes death or injury.

(2) The preceding paragraph shall also apply when a person who drives a vehicle with four or more wheels, with the intent to obstruct the passage of another person or vehicle, cuts in directly in front of the running vehicle or approaches in close proximity to the passing person or vehicle, at a speed that causes serious danger to traffic, and thereby causes death or injury. The same shall apply when a person who drives an a vehicle with four or more wheels, deliberately ignores a red signal light or its equivalent at a speed that will cause serious danger to traffic, and thereby causes death or injury.

ตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้เจ้าพนักงานที่มีหน้าที่ทราบ รายละเอียดปรากฏตามข้อ 72[67] ดังนี้

(1) ในเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุทางจราจร ผู้ขับขี่หรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ต้องหยุดยานพาหนะ และให้กระทำการเท่าที่จำเป็น เช่น ให้ความช่วยเหลือแก่

---

[67] Road Traffic Act, Article 72

(1) In the event of a traffic accident, the driver and other occupants of the vehicle, etc. involved in the traffic accident (hereinafter referred to in this Section as "driver, etc.") shall immediately stop driving the vehicle, etc. and take necessary measures such as aiding injured persons and preventing road hazards. In this case, the driver of the vehicle, etc. (or any other occupants of the vehicle, etc. if necessary due to death or injury of the driver; the same shall apply hereinafter in the following paragraph) shall report to a police officer at the scene or at the nearest police station (including police booths and police satellite offices; the same shall apply hereinafter in the following paragraph)

The date, time and place of occurrence of the traffic accident, the number of casualties and their degrees of injury, damaged objects and their degree of damage, the load carried by the vehicle, etc., and measures taken with regard to the traffic accident.

(2) A police officer at the nearest police station who receives a report pursuant to the provisions of the second sentence of the preceding paragraph may, if he/she finds it necessary in order to aid injured persons or prevent road hazards, order the driver giving the report not to leave the scene until a police officer arrives.

(3) In the cases referred to in the preceding two paragraphs, a police officer at the scene may give necessary instructions to the driver, etc. of the vehicle, etc. in order to aid injured persons, prevent road hazards, or otherwise ensure safe and smooth traffic.

(4) The driver of an emergency vehicle, a vehicle carrying injured persons or a bus, trolleybus or streetcar engaged in its duties may, notwithstanding the provisions of paragraph (1), continue driving the vehicle, etc. by having other occupants take the measures prescribed in the first sentence of paragraph (1) or report as prescribed in the second sentence of the same paragraph if it is necessary to do so in order to continue performing the duties.

ผู้บาดเจ็บ และป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นบนถนน ในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ (หรือผู้ครอบครองยานพาหนะ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตายหรือได้รับบาดเจ็บ) ต้องแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ในเหตุการณ์หรือสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด (รวมไปถึงป้อมตำรวจหรือสถานีตำรวจย่อย)

วัน เวลา และสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตหรือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ และความร้ายแรงของอันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือวัตถุและระดับของความเสียหาย สินค้าหรือสิ่งของที่ยานพาหนะนั้นบรรทุก และการกระทำการในเบื้องต้น

(2) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ในสถานีตำรวจที่ใกล้เคียงที่สุดได้รับการแจ้งดังกล่าว ให้กระทำการเท่าที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและป้องกันอันตรายบนถนน และสั่งให้ผู้ขับขี่อยู่ในเหตุการณ์จนกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาถึงที่เกิดเหตุ

(3) ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ในข้อ (2) เจ้าหน้าที่ที่อยู่ในเหตุการณ์ต้องให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อที่จะช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและป้องกันอันตรายบนถนน นอกจากนี้ต้องทำให้เกิดความมั่นใจว่าการจราจรเป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัย

(4) ผู้ขับขี่ยานพาหนะฉุกเฉิน หรือยานพาหนะที่บรรทุกผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือรถโดยสาร รถลากหรือรถที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการดูแลอุบัติเหตุบนท้องถนน มีหน้าที่ต้องให้ความช่วยเหลือ และแจ้งไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3.2.5 ฐานความผิดและขอบเขตของความรับผิดสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

การขับรถก่อให้เกิดอุบัติเหตุ กฎหมายสาธารณรัฐเกาหลีที่นำมาปรับใช้ในเรื่องนี้ ได้แก่ Road Traffic Act มาตรา 46-3 เรื่องการห้ามขับรถโดยประมาท (Prohibition of Reckless Driving) ที่กำหนดห้ามมิให้ขับรถโดยประมาท เช่น ห้ามฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ห้ามขับรถเร็วเกินอัตราที่

กฎหมายกำหนด เป็นต้น ซึ่งผู้ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษกำหนดไว้ในมาตรา 151-2[68] คือ จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 ล้านวอน

นอกจากนี้หากเกิดกรณีมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ความรับผิดที่ผู้นั้นจะได้รับต้องพิจารณาตาม Criminal Act บทที่ 16 เรื่องอาชญากรรมที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายโดยประมาท (Chapter XXVI Crimes of Inflicting Bodily Injury and Death through Negligence) มาตรา 266 ถึงมาตรา 268

มาตรา 266[69] ผู้ใดทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บโดยประมาท ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 ล้านวอน, กักขัง หรือโทษปรับเล็กน้อย

มาตรา 267[70] ผู้ใดทำให้ผู้อื่นตายโดยประมาท ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 7 ล้านวอน

มาตรา 268[71] ผู้ใดทำให้ผู้อื่นตายหรือได้รับบาดเจ็บโดยความประมาทในการประกอบอาชีพหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 20 ล้านวอน

ในส่วนของความผิดฐานชนแล้วหลบหนีปรากฏอยู่ใน Road Traffic Act มาตราที่ 54 มาตรการที่ใช้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Article 54 Measures Taken When Accident Occur) กล่าวคือ

---

[68] Road Traffic Act, Article 46-3 shall be punished by imprisonment for not more than one year or by a fine not exceeding five million won.

[69] Criminal Act, Article 266

A person who inflicts a bodily injury upon another through negligence shall be punished by a fine not exceeding five million won, detention or a minor fine.

[70] Criminal Act, Article 267

A person who causes the death of another by negligence shall be punished by imprisonment for not more than two years or by fine not exceeding seven million won.

[71] Criminal Act, Article 268

A person who causes the death or injury of another by occupational or gross negligence, shall be punished by imprisonment for not more than five years or by fine not exceeding twenty million won.

เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนั้นมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้เจ้าพนักงานที่มีหน้าที่ทราบ รายละเอียดปรากฏตามมาตรา 54 ดังนี้[72]

---

[72] Criminal Act, Article 54

(1) When any person is killed or injured or any goods is harmed by traffic, such as driving, etc. of any motor vehicle (hereinafter referred to as "traffic accident"), the driver and the occupants (hereinafter referred to as "driver, etc.") of the relevant motor vehicle shall immediately bring the motor vehicle to a stop and take measures necessary to provide assistance to casualties.

(2) In case of paragraph (1), when police officers are present on the scene, the driver, etc. of the motor vehicle shall report without delay any of the following matters to the police officers, and when police officers are not present at the scene, the driver, etc. shall report the matters to the nearest state police station (including an area patrol unit, a police substation or a police detachment; hereinafter the same shall apply): Provided, That the same shall not apply to a case where only the motor vehicle running is evidently damaged and necessary measures are taken to prevent any danger and ensure smooth flow of traffic along the road:

1. The place where the accident occurs;
2. The number of casualties and the extent of any injuries;
3. Items damaged and the extent of such damage and other measures, etc. that are taken.

(3) The police officers of the state police station who receive a report pursuant to paragraph (2) shall provide assistance to the injured and when it is deemed necessary to prevent any further traffic danger, order the driver, etc. who makes the report to wait at the scene until police officers (excluding any autonomous police officer) arrive at the scene.

(4) Police officers may give orders or directions to the driver, etc. who has caused the accident regarding providing assistance give aid to the injured and regarding the safety of the traffic.

(5) The driver of any emergency motor vehicle, the driver of any motor vehicle that is transporting any injured person and the driver of any postal motor vehicle may, in the case of an emergency, arrange for a person aboard the motor vehicles to take the measures referred to in

(1) เมื่อบุคคลใดถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายจากการจราจร เช่น การขับขี่ยานพาหนะ (หรือเกิดจากอุบัติเหตุจราจร) ผู้ขับขี่หรือควบคุมที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะต้องหยุดยานพาหนะนั้นทันทีและกระทำการเท่าที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ

(2) กรณีที่กล่าวไว้ใน (1) เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมาถึงที่เกิดเหตุ ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องรายงานโดยไม่ชักช้าถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ ถ้าหากไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ ณ ที่นั้น ผู้ขับขี่ต้องรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไปยังสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด (รวมถึงพื้นที่สายตรวจ สถานีตำรวจย่อย หรือป้อมจราจร) ดังต่อไปนี้

1. สถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ

2. จำนวนผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ

3. ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย

4. การปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด เช่น การจัดการให้ความช่วยเหลือผู้เสียหาย เป็นต้น

(3) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับแจ้งการรายงานตาม (2) ต้องจัดหาให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับบาดเจ็บและถ้าหากมีความจำเป็นต้องป้องกันอุบัติเหตุจราจร ก็ให้สั่งผู้ขับขี่ที่รายงานให้รอที่สถานที่เกิดเหตุจนกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาถึงสถานที่เกิดเหตุ

(4) เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจมีคำสั่งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและทำให้การจราจรเป็นไปอย่างปลอดภัย

(5) ผู้ขับขี่ยานพาหนะฉุกเฉิน ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ หรือผู้ขับขี่เกี่ยวกับการขนส่งในกรณีสถานการณ์ฉุกเฉิน ให้จัดการตามที่กำหนดไว้ใน (1) และรายงานตามที่กำหนดไว้ใน (2)

---

paragraph (1) and make the report referred to in paragraph (2) and then continue to drive such motor vehicles.

(6) When any traffic accident occurs, police officers (excluding any autonomous police officer) shall take necessary measures as prescribed by Presidential Decree.

(6) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องจัดการเท่าที่จำเป็นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

3.3 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี

การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของแต่ละประเทศนั้น ย่อมมีความแตกต่างกันไปตามสภาพสังคม เศรษฐกิจ รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ยิ่งไปกว่านั้นการกำหนดอัตราโทษให้มีความหนักเบามากน้อยเพียงใด ย่อมเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงความรุนแรงและการให้ความสำคัญต่อการกระทำที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิดดังกล่าว

3.3.1 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย

สำหรับโทษของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ในมาตรา 160[73] แยกเป็น 2 อัตรา โดยขึ้นอยู่กับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนี้

(1) จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับกรณีขับขี่รถชนแล้วหลบหนี

(2) จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับกรณีขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย

ยิ่งไปกว่านั้น การไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 78 ยังต้องถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและต้องถูกยึดรถที่เกิดเหตุอีกด้วย

---

[73] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 บัญญัติว่า

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน สามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

3.3.2 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา

มลรัฐฟลอริดาแบ่งความผิดอาญาร้ายแรง (Felony) ออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่

(1) ความผิดอาญาร้ายแรงที่มีโทษประหารชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต (Capital or Life Felonies) เป็นความผิดอาญาที่มีโทษร้ายแรงที่สุด เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา[74]

(2) ความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่หนึ่ง (First Degree Felonies) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 30 ปี[75] และปรับไม่เกิน $10,000[76] เช่น ความผิดฐานปล้นทรัพย์โดยใช้อาวุธ ความผิดฐานทำร้ายร่างกายเป็นเหตุให้ได้รับอันตรายสาหัส ความผิดฐานชนแล้วหนีเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย เป็นต้น

(3) ความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สอง (Second Degree Felonies) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี[77] และปรับไม่เกิน $10,000[78] เช่น ความผิดฐานจำหน่ายกัญชา ความผิดฐานชนแล้วหนีเป็นเหตุให้ได้รับอันตรายสาหัส เป็นต้น

(4) ความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สาม (Third Degree Felonies) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี[79] และปรับไม่เกิน $5,000[80] เช่น ความผิดฐานพกพาอาวุธปืนโดยไม่มีใบอนุญาต ความผิดฐานลักโทรศัพท์มือถือ ความผิดฐานชนแล้วหนีเป็นเหตุให้บุคคลได้รับอันตรายแก่กายนอกเหนือจากอันตรายสาหัส เป็นต้น

ความผิดอาญาเล็กน้อย (Misdemeanor) แบ่งออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่

---

[74] The 2016 Florida Statues, Section 775.082

[75] Ibid.

[76] The 2016 Florida Statues, Section 775.083

[77] The 2016 Florida Statues, Section 775.082

[78] The 2016 Florida Statues, Section 775.083

[79] The 2016 Florida Statues, Section 775.082

[80] The 2016 Florida Statues, Section 775.083

(1) ความผิดอาญาเล็กน้อยในขั้นที่หนึ่ง (First Degree Misdemeanor) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี[81] และปรับไม่เกิน $1,000[82] เช่น ความผิดฐานเมาแล้วขับ เป็นต้น

(2) ความผิดอาญาเล็กน้อยในขั้นที่สอง (Second Degree Misdemeanor) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทที่สองนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 60 วัน[83] และปรับไม่เกิน $500[84] เช่น ความผิดฐานชนแล้วหนีเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย

การกำหนดอัตราโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี แยกพิจารณาตามความเสียหายที่เกิดได้ ดังนี้

(1) การชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินเสียหาย

อัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินเสียหาย ปรากฏอยู่ในมาตรา 316.061 (1) ตอนท้าย โดยกำหนดว่าผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติอนุมาตรานี้ ผู้นั้นได้กระทำความผิดเล็กน้อยในขั้นที่สอง (Misdemeanor of the Second Degree) ทั้งนี้ตามมาตรา 775.082 หรือ มาตรา 775.083 และ$5 จะถูกเพิ่มเข้าไปในค่าปรับ ซึ่งจะนำไปให้แก่กองทุนช่วยเหลือบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (The Emergency Medical Services Trust Fund)

(2) การชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย

อัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ปรากฏอยู่ในมาตรา 316.027 โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

(2.1) การชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ

---

[81] The 2016 Florida Statues, Section 775.082

[82] The 2016 Florida Statues, Section 775.083

[83] The 2016 Florida Statues, Section 775.082

[84] The 2016 Florida Statues, Section 775.083

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ชนแล้วหลบหนี และไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ ถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สาม (Third Degree Felonies) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และปรับไม่เกิน $5,000

(2.2) การชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ชนแล้วหลบหนี และไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส ถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สอง (Second Degree Felonies) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี และปรับไม่เกิน $10,000

(2.3) การชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นตาย

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ชนแล้วหลบหนี และไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่หนึ่ง (First Degree Felonies) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 30 ปี และปรับไม่เกิน $10,000 และต้องถูกลงโทษจำคุกอย่างต่ำ 4 ปี

ยิ่งไปกว่านั้น ตามมาตรา 316.027(2)(c) ตอนท้ายยังได้กำหนดบทลงโทษที่หนักขึ้นสำหรับกรณีผู้ที่ขับขี่ในขณะมึนเมา แล้วหลบหนีจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายให้ต้องถูกลงโทษจำคุกขั้นต่ำอย่างน้อย 4 ปี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3.3.3 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศออสเตรเลีย

การคำนวณโทษปรับของประเทศออสเตรเลีย กฎหมายบัญญัติเป็นหน่วยอัตราค่าปรับโดยมิได้กำหนดค่าตามสกุลเงินเหมือนกับประเทศอื่น แต่จะใช้เป็น “หน่วยโทษ” (Penalty Units) ซึ่งอัตราโทษที่เป็นหน่วยโทษดังกล่าวนี้จะมีความแตกต่างกันไปตามที่แต่ละรัฐกำหนด สำหรับมลรัฐนิวเซาท์เวลส์ กำหนดให้ 1 หน่วยโทษมีค่าเท่ากับ $110 ดังนั้นการคำนวณโทษปรับจึงต้องนำเอาอัตราดังกล่าวนี้คูณกับจำนวนหน่วยโทษที่กฎหมายกำหนด

สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติ มาตรา 146 Road Transport Act 2013 No 18 มีบทกำหนดโทษ ดังนี้

การกระทำความผิดตามมาตรา 146 (1) ครั้งแรก อัตราโทษสูงสุดคือปรับ 30 หน่วยโทษ หรือจำคุก 18 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีกระทำความผิดเป็นครั้งที่สองเป็นต้นไปหรือกระทำความผิดซ้ำ อัตราโทษปรับจำสูงขึ้นเป็น 50 หน่วยโทษ หรือจำคุก 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติ มาตรา 52AB The Crimes Act 1900 มีบทกำหนดโทษ ดังนี้

(1) การกระทำความผิดตามมาตรา 52AB (1) มีอัตราโทษสูงสุด คือ จำคุก 10 ปี

(2) การกระทำความผิดตามมาตรา 52AB (2) มีอัตราโทษสูงสุด คือ จำคุก 7 ปี

3.3.4 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศญี่ปุ่น

สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติข้อ 72 บทบัญญัติข้อที่ 117[85] กำหนดโทษไว้ดังนี้

(1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บที่เกี่ยวเนื่องกับการขับขี่ยานพาหนะดังกล่าว ฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตรา 72 (มาตรการในกรณีเกิดอุบัติเหตุจราจร) ข้อ (1) ต้องถูกลงโทษจำคุกพร้อมกับทำงานไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน

---

[85] The 2016 Florida Statues, Article 117

(1) The driver of a vehicle, etc. (excluding light road vehicles; the same shall apply hereinafter in this paragraph) who, having caused death or injury to any person in connection with his/her driving of the vehicle, etc., violates the provisions of the first sentence of Article 72 (Measures in the Case of Traffic Accidents), paragraph (1) shall be punished by imprisonment with work for not more than five years or a fine of not more than 500 thousand yen.

(2) In the case referred to in the preceding paragraph, if the death or injury of a person under the same paragraph is attributable to driving by the driver, the driver shall be punished by imprisonment with work for not more than 10 years or a fine of not more than one million yen.

(2) หากความตายหรือการได้รับบาดเจ็บเป็นผลมาจากการขับขี่ยานพาหนะของผู้ขับขี่โดยตรง ผู้ขับขี่ต้องได้รับโทษจำคุกพร้อมกับทำงานไม่เกิน 10 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน

3.3.5 การกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

บทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดในมาตรา 54 The Road Traffic Act ปรากฏอยู่ใน Act on the Aggravated Punishment, etc. of Specific Crimes มาตรา 5-3[86] (Aggravated Punishment for Driver of Hit and Run Vehicle) ดังนี้

---

[86] Act on the aggravated punishment, Article 5-3

(1) If a driver of the vehicle who commits a crime specified in Article 268 of the Criminal Act (hereinafter referred to as “accident-causing driver”) by the transportation of a motor vehicle or a motor bicycle prescribed in Article 2 of the Road Traffic Act runs away without taking step as prescribed in Article 54 (1) of the Road Traffic Act, such as aiding a victim, the person shall be subject to the following aggravated punishment:

1. Where the person runs away after the death of the victim, or the victim dies after the person’s running away, the person shall be punished by imprisonment for life or not less than five years;

2.Where the victim is injured, the person shall be punished by imprisonment for a limited term of not less than one year, or a fine of not less than five million won but not more than thirty million won.

(2) If the accident-causing driver removes the victim from the accident scene, and runs away after abandoning the victim, the person shall be subject to the following aggravated punishments:

1.Where the person runs away after the death of the victim, or the victim dies after person’s running away, the person shall be punished by capital punishment, by imprisonment for life or by imprisonment of not less than five years;

2.Where the person injures the victim, the person shall be punished by imprisonment for a limited term of not less than three years.

(1) ถ้าผู้ขับขี่กระทำความผิดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 268 แห่งประมวลกฎหมายอาญา (ผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ) โดยการขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนตร์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรหลบหนีไปโดยไม่ได้ปฏิบัติตามที่กฎหมายระบุไว้ในมาตรา 54 (1) แห่งพระราชบัญญัติจราจร เช่น การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับบาดเจ็บ ผู้นั้นต้องได้รับโทษตาม Aggravated Punishment ดังนี้

1. กรณีผู้ขับขี่หลบหนีภายหลังจากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย หรือผู้เสียหายตายภายหลังจากที่ผู้ขับขี่หลบหนี ผู้นั้นต้องถูกลงโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือไม่น้อยกว่า 5 ปี

2. กรณีผู้ขับขี่ทำให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บ ผู้นั้นต้องถูกลงโทษตำคุกไม่ต่ำกว่า 1 ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า 5 ล้านวอน แต่ไม่เกิน 30 ล้านวอน

(2) ถ้าผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเคลื่อนย้ายผู้เสียหายออกจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุ และหลบหนีไปหลังจากทิ้งผู้เสียหายไว้ ต้องถูกลงโทษตาม Aggravated Punishments ดังนี้

1. กรณีผู้ขับขี่หลบหนีภายหลังจากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย หรือผู้เสียหายตายภายหลังจากที่ผู้ขับขี่หลบหนี ผู้นั้นต้องถูกลงโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือไม่ต่ำกว่า 5 ปี

2. กรณีผู้ขับขี่ทำให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บ ผู้นั้นต้องถูกลงโทษตำคุกไม่ต่ำกว่า 3 ปี

3.4 มาตรการพิเศษ

มาตรการพิเศษ มีจุดมุ่งหมายที่ตัวผู้กระทำความผิดเป็นสำคัญเช่นเดียวกันโทษ แต่ยิ่งไปกว่านั้นมาตรการพิเศษต่าง ๆ ถูกกำหนดขึ้นมาให้เป็นมาตรการที่ใช้ควบคู่กับโทษหรือใช้แทนโทษ เพื่อให้การบังคับใช้โทษหลักเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นการพิจารณาถึงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเป็นสำคัญ โดยมีความมุ่งหมายในการป้องกันสังคมและป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกลับมากระทำความผิดซ้ำ[87]

---

[87] อภิรัตน์ เพ็ชรศิริและคณะ, บทความวิจัยเรื่องการบังคับใช้โทษทางอาญาประเภทอื่นที่มิได้อยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทย, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม, หน้า 8-9.

3.4.1 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศไทย

นอกจากมาตรการลงโทษทางอาญาแล้ว พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดมาตรการพิเศษที่นำมาใช้ควบคู่กับมาตรการทางอาญาในการลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ดังนี้

(1) มาตรการยึดใบอนุญาตขับขี่

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161[88] ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้ทันที โดยมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 60 วัน ซึ่งถือเป็นมาตรการพิเศษในขั้นตอนแรกภายหลังจากจับตัวผู้กระทำความผิดได้ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดไปขับขี่รถตลอดช่วงระยะเวลาที่ผู้นั้นถูกยึดใบอนุญาตขับขี่

---

[88] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161 บัญญัติว่า

“ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบ อนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด”

(2) มาตรการบันทึกคะแนนผู้กระทำผิดกฎจราจร[89]

สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังได้ออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 161 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไว้[90] โดยมีรายละเอียดดังนี้เป็นมาตรการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของบทลงโทษทางอาญา เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งอาจจะนำไปสู่การถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ และผู้มีอำนาจสั่งยึดจะสั่งยึดได้ไม่เกินครั้งละ 60 วัน หลังจากนั้นผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่อาจทำการบันทึกคะแนนตามฐานความผิดไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด โดยวิธีการบันทึกคะแนนนั้นจะบันทึกข้อมูลลงระบบคอมพิวเตอร์ POLIS ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์ที่มีสีแตกต่างกันไปตามระดับคะแนนด้านหลังใบขับขี่ เมื่อพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับหรือคดีถึงที่สุดแล้ว

ระดับคะแนนจะแบ่งเป็น 4 ระดับตามฐานความผิด ตั้งแต่ 10 - 40 คะแนน โดยความผิดฐานขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที (ขับรถชนแล้วหลบหนี) จะถูกบันทึกครั้งละ 40 คะแนน ซึ่งเป็นระดับคะแนนสูงสุด หากผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ถูกบันทึกคะแนนรวมเกิน 60 คะแนน จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาไม่เกิน 90 วันด้วย

(3) มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด[91]

ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดิม ภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับจากที่ได้ความผิดครั้งแรกจะต้องเข้ารับการอบรมทดสอบก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน การอบรมจะใช้เวลา 3 ชั่วโมง

---

[89] กองบังคับการตำรวจทางหลวง, "มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา: http://www.highwaypolice.org/test.htm

[90] ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

[91] เรื่องเดียวกัน

เมื่ออบรมเสร็จสิ้นแล้ว ผู้กระทำความผิดต้องทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจให้ได้คะแนนมากกว่าร้อยละ 50 จึงจะถือว่าผ่านการทดสอบ หากไม่ถึงเกณฑ์จะเข้าเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะสอบผ่าน

(4) มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่[92]

มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นมาตรการพิเศษที่นำมาใช้จำกัดสิทธิ์ของผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยในช่วงระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้น ผู้ขับขี่จะไม่สามารถขับขี่ได้ การฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวเป็นความผิดและต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งผู้มีอำนาจในการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แบ่งออกได้เป็น 2 องค์กร ดังนี้

(4.1) การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แบ่งออกได้อีก 2 กรณี ได้แก่

กรณีแรก เป็นการบันทึกคะแนนการกระทำความผิดไว้จากหลายฐานความผิด หากมีคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยมีกำหนดไม่เกิน 90 วัน

กรณีที่สอง คือ กรณีกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้งภายในกำหนดเวลา 1 ปี และมีคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรมทดสอบความรู้ รวมทั้งถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกข้อกำหนดเรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับผล ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2542 แต่เนื่องจากการบังคับใช้มีปัญหาความไม่พร้อมในการปฏิบัติ จึงกำหนดให้ขยายระยะเวลาการใช้บังคับข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติออกไป โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2545[93] ซึ่งรวมระยะเวลาตั้งแต่ข้อกำหนดดังกล่าวมีผลบังคับใช้มากกว่า 15 ปี แต่กลับพบว่าข้อกำหนดบังคับใช้ไม่ได้จริงในทางปฏิบัติ เนื่องจากฐานข้อมูลระหว่างตำรวจกับกรมขนส่งทางบกยังไม่เชื่อมต่อกัน ตำรวจไม่มีฐานข้อมูลที่จะเรียกดูประวัติการกระทำผิดกฎจราจรของประชาชน ดังนั้น

---

[92] เรื่องเดียวกัน

[93] ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (ฉบับที่ 2)

มาตรการบันทึกคะแนนการกระทำความผิดที่บันทึกจากหลายฐานความผิด หากมีคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยมีกำหนดไม่เกิน 90 วัน และอีกกรณีหนึ่ง คือ กรณีกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้งภายในกำหนดเวลา 1 ปี และมีคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรมทดสอบความรู้ รวมทั้งถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ด้วย จึงบังคับใช้ไม่ได้จริงในทางปฏิบัติ และส่งผลให้มาตรการพักใช้ในอนุญาตขับขี่ และมาตรการอบรมทดสอบความรู้ที่เกี่ยวเนื่องกับมาตรการบันทึกคะแนนจึงบังคับใช้ไม่ได้ผลด้วยเช่นกัน[94]

กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร) เป็นเพียงหน่วยงานเดียวที่เคยนำมาตรการบันทึกคะแนนผู้กระทำผิดมาใช้บังคับในเขตพื้นที่นครบาล ในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2547 ซึ่งเป็นช่วงที่ข้อกำหนดดังกล่าวเพิ่งประกาศใช้ โดยกำหนดให้สถานีตำรวจนครบาลแต่ละแห่งต้องส่งใบสั่งจราจรมาบันทึกและตรวจสอบในระบบของบก.จร แต่หลังจากนั้นก็ไม่มีการดำเนินการดังกล่าวอีก คือสถานีตำรวจไม่ได้ส่งใบสั่งจราจรมาบันทึก และหากผู้กระทำความผิดไม่ยอมมาเสียค่าปรับ ก็ไม่อาจทำการบันทึกคะแนนได้ รวมถึงการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ต้องประสานข้อมูลกับกรมขนส่งทางบกซึ่งยังไม่สามารถดำเนินการได้ การบังคับใช้กฎหมายจึงเกิดเป็น 2 มาตรฐาน คือ หากกระทำความผิดในกรุงเทพมหานครจะต้องถูกบันทึกคะแนน แต่หากการกระทำความผิดเกิดขึ้นที่ต่างจังหวัด ก็จะไม่ถูกบันทึกคะแนน จึงเป็นผลให้ไม่มีการกวดขันเรื่องนี้อีกต่อไป[95]

จากการศึกษาประวัติความเป็นมาของการควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนโดยการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่นั้น มีปรากฏมาตั้งแต่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานทันที[96] ซึ่งผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัตินี้สามารถขอออกใบอนุญาตขับรถได้โดยยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่[97] โดยนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ คือข้าราชการตำรวจชั้นสัญญา

---

[94] สัมภาษณ์ พลตำรวจตรีพงษ์สิทธิ์ แสงเพชร, อดีตผู้บังคับการตำรวจทางหลวง, 4 เมษายน 2560.

[95] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่กองกฎหมาย กองบังคับการตำรวจจราจร, วันที่ 19 เมษายน 2560.

[96] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42

[97] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 45

บัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียน[98] ดังนั้นอำนาจในการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับรถจึงเป็นอำนาจของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

ต่อมาเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2530 ได้มีการออกพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่ปัจจุบันงานทะเบียนและจัดเก็บภาษีรถและล้อเลื่อนได้แยกไปปฏิบัติอยู่ที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และที่กรมตำรวจกระทรวงมหาดไทย ทำให้ไม่สะดวกแก่การควบคุม สมควรโอนอำนาจหน้าที่ กิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการตำรวจ ลูกจ้าง และเงินงบประมาณของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนามคม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งมีผลบังคับเมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา[99] ดังนั้นวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 กรมการขนส่งทางบกจึงได้รับโอนบรรดาอำนาจหน้าที่ กิจการ ทรัพย์สิน และเงินงบประมาณจากกรมตำรวจเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน อันได้แก่ งานออกกฎหมายและการบังคับใช้ งานทะเบียนรถ รวมถึงงานในการออกใบอนุญาตขับรถด้วย ต่อมาจึงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้[100] และมีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียน คือ ข้าราชการซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียน[101] ดังนั้นอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถจึงเป็นของกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

(4.2) การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยอำนาจของศาล

---

[98] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4

[99] พระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2530

[100] พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 มาตรา 4

[101] พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 มาตรา 3

เมื่อผู้กระทำความผิดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ซึ่งถือเป็นความผิดอย่างหนึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ศาลอาจใช้ดุลพินิจมีคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้ ภายใต้เงื่อนไขว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดภยันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น[102]

3.4.2 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการนำมาตรการพิเศษมาใช้ควบคู่กับการลงโทษในความผิดฐานชนแล้วหลบหนี ดังต่อไปนี้

(1) มาตรการคุมประพฤติหรือการควบคุมโดยชุมชน

มาตรการคุมประพฤติของมลรัฐฟลอริดา ปรากฏอยู่ใน The 2016 Florida Statutes หมวด 948 เรื่อง การคุมประพฤติและการควบคุมโดยสังคม (Chapter 948 Probation and Community Control) มาตรา 948.03 เป็นมาตรการที่นำมาใช้ปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด โดยไม่ใช้เรือนจำ ซึ่งกฎหมายให้อำนาจศาลในการใช้ดุลพินิจในการเลือกที่จะใช้วิธีการคุมประพฤติแทนการลงโทษจำคุกได้ โดยพิจารณาจากประวัติอาชญากรรมหรือความร้ายแรงของความผิด อย่างไรก็ตามระยะเวลาในการคุมประพฤติจะต้องไม่เกินไปกว่าโทษที่กำหนดสำหรับความผิดนั้น ๆ[103] ดังนั้น ผู้กระทำความผิดฐานชนแล้วหลบหนีอาจต้องถูกคุมประพฤติเป็นระยะเวลาดังต่อไปนี้

---

[102] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 162 บัญญัติว่า

“ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดภยันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้”

[103] The 2016 Florida Statutes, Section 948.01

When court may place defendant on probation or into community control.

(4) The sanctions imposed by order of the court shall be commensurate with the seriousness of the offense. When community control or a program of public service is ordered by

1) 6 เดือน กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย

2) 5 ปี กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ

3) 15 ปี กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส

4) 30 ปี กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

ในบางกรณี ศาลอาจมีคำพิพากษาแบบแยกส่วน (Split Sentence) โดยนำโทษจำคุกมาผสมผสานกับมาตรการคุมประพฤติได้ เช่น ส่วนแรกของคำพิพากษาอาจกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษจำคุกในเรือนจำ และในส่วนที่สองอาจใช้วิธีคุมประพฤติต่อภายหลังออกจากเรือนจำ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ใช่ความผิดที่มีโทษประหารชีวิต[104] ในบางกรณีที่จำเลยกระทำความผิดหลายกรรม

---

the court, the duration of community control supervision or public service may not be longer than the sentence that could have been imposed if the offender had been committed for the offense or a period not to exceed 2 years, whichever is less. When restitution or public service is ordered by the court, the amount of restitution or public service may not be greater than an amount which the offender could reasonably be expected to pay or perform.

[104] The 2016 Florida Statutes, Section 948.012

(1) If punishment by imprisonment for a misdemeanor or a felony, except for a capital felony, is prescribed, the court may, at the time of sentencing, impose a split sentence whereby the defendant is to be placed on probation or, with respect to any such felony, into community control upon completion of any specified period of such sentence which may include a term of years or less. In such case, the court shall stay and withhold the imposition of the remainder of sentence imposed upon the defendant and direct that the defendant be placed upon probation or into community control after serving such period as may be imposed by the court. Except as provided in subsection (6), the period of probation or community control shall commence immediately upon the release of the defendant from incarceration, whether by parole or gain-time allowances.

(2) The court may also impose a split sentence whereby the defendant is sentenced to a term of probation which may be followed by a period of incarceration...

ซึ่งความผิดบางกรรมศาลอาจพิพากษาให้ลงโทษจำคุก ส่วนความผิดกรรมอื่นพิพากษาให้คุมประพฤติ ผู้กระทำความผิด ศาลอาจพิพากษาแบบรวมส่วน ให้ลงโทษทุกกรรมไปจนครบระยะเวลาที่กำหนดแล้ว จึงนำมาตรการคุมประพฤติมาใช้ภายหลังกับความผิดที่ศาลพิพากษาอีกกรรมหนึ่งได้

หลักเกณฑ์ในการกำหนดมาตรการคุมประพฤติ คือ ความผิดที่ศาลจะลงโทษจำคุกต้องเป็นความผิดที่ร้ายแรงเกินกว่าที่ศาลจะลงเพียงโทษปรับ โดยพิจารณาจากความผิดของผู้กระทำและความเสียหายที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อให้เกิดขึ้นจากเจตนาหรือเล็งเห็นผลของการกระทำว่าจะก่อให้เกิดความเสียหาย และศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุกหรือกักขังจำเลยเป็นระยะเวลาน้อยกว่า 12 เดือน และกำหนดระยะเวลาในการกำหนดเงื่อนไขการคุมประพฤติ[105]

สำหรับในความผิดฐานขับขี่ชนแล้วหลบหนีของประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ตาม The 2016 Florida Statue มาตรา 316.027 (2)(d)[106] กำหนดให้ศาลต้องมีคำสั่งให้ผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหลบหนีเยียวยาแก่ผู้เสียหายในความเสียหายหรือสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้น โดยการเยียวยาอาจเป็นเงินหรือไม่ใช่เงินก็ได้ และต้องกำหนดให้การเยียวยาเป็นเงื่อนไขอย่างหนึ่งโดยเฉพาะสำหรับการสั่งให้คุมประพฤติตามมาตรา 948.03 นอกจากนี้ ศาลยังสามารถกำหนดเงื่อนไขอื่น ๆ สำหรับการคุมประพฤติได้ เช่น กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวต่อผู้คุมประพฤติ กำหนดให้เจ้าหน้าที่หรือผู้คุมประพฤติไปเยี่ยมที่บ้าน กำหนดให้อยู่ในสถานที่ที่ระบุโดยเฉพาะ กำหนดห้ามมิให้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายใด ๆ กำหนดให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เป็นต้น[107]

การบริการสาธารณะ (Community Service) ก็เป็นอีกหนึ่งเงื่อนไขสำหรับการคุมประพฤติ โดยการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องทำงานให้กับชุมชน โดยไม่ได้รับค่าตอบแทนจากการทำงาน ทั้งนี้ ศาลมีอำนาจสั่งให้ทำงานบริการสาธารณะอย่างเดียว หรือกำหนดคู่กับเงื่อนไขการคุมประพฤติอื่น ๆ และศาลอาจ กำหนดให้ทำงานบริการสาธารณะเกี่ยวข้องกับความผิดที่ผู้กระทำผิดได้กระทำลงด้วย สำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายและไม่ได้ปฏิบัติตาม

---

[105] The Criminal Justice Act 2003, Section 152 (2)

[106] The 2016 Florida Statue, Section 316.027 (2)(d)

[107] The 2016 Florida Statue, Section 948.03

หน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ตามมาตรา 316.062 ได้แก่การหยุดและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายจนเป็นเหตุหรือส่งผลให้สุดท้ายผู้เสียหายถึงแก่ความตาย มาตรา 316.027 กำหนดให้ศาลต้องสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสาธารณะในศูนย์ช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือโรงพยาบาลที่รับผู้เสียหายจากอุบัติเหตุจราจรเป็นประจำ หรืออยู่ภายใต้การดูแลของพยาบาลที่ลงทะเบียนแพทย์ในห้องฉุกเฉินหรือเทคนิคการแพทย์ฉุกเฉินตามโครงการบริการชุมชนที่ดำเนินการโดยศูนย์อุบัติเหตุหรือโรงพยาบาลเป็นระยะเวลา 120 ชั่วโมง[108]

นอกจากนี้ในบางกรณี ผู้กระทำความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนีซึ่งศาลได้มีคำสั่งให้จำคุกหรือให้คุมประพฤติตามระยะเวลาของโทษจำคุก ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมภายหลังครบระยะเวลาดังกล่าวให้ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยแก่สาธารณะ มาตรการดังกล่าวเรียกว่า “การควบคุมสอดส่องแบบเข้ม” (Intensive Supervision Probation) หรือ “การคุมประพฤติแบบเข้ม” โดยเจ้าหน้าที่หรือพนักงานคุมประพฤติจะมีหน้าที่ไปพบกับผู้ถูกคุมประพฤติ เพื่อสอดส่องพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด รวมทั้งตรวจสอบและบังคับใช้การควบคุมสอดส่องโดยเครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring) และคำสั่งห้ามออกนอกสถานที่ภายในระยะเวลาที่กำหนด (Curfew Order) โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ถูกคุมประพฤติไม่เกิน 40 คนต่อผู้คุมประพฤติ 1 คน[109] ซึ่งศาลจะใช้มาตรการดังกล่าวสำหรับผู้กระทำความผิดที่ศาลเห็นว่ากระทำความผิดในครั้งแรก หรือไม่ใช่ผู้ร้ายโดยสันดาน เพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกและสามารถช่วยแก้ไขปัญหาเรื่องนักโทษล้นเรือนจำ รวมทั้งเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ชุมชน โดยการตรวจตราที่เข้มงวด ซึ่งคาดหวังว่าผู้กระทำความผิดจะเกิดความสำนึกและรับผิดชอบต่อการกระทำของตน[110]

(2) มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา กำหนดให้อำนาจในการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงจัดอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด เป็นอำนาจของ The Florida Department of

---

[108] The 2016 Florida Statue, Section 316.027 (4)

[109] The 2016 Florida Statue, Section 948.12

[110] National Institute of Corrections, "The Effectiveness of the New Intensive Supervision Programs," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: https://s3.amazonaws.com/static.nicic.gov/Library/007700.pdf

Highway Safety and Motor Vehicles ซึ่งเป็นหน่วยงานเดียวกับที่มีอำนาจออกใบอนุญาตขับขี่[111] โดยกฎหมายกำหนดให้ศาลที่ตัดสินว่าบุคคลกระทำความผิดกฎหมายใด ๆ อันส่งผลให้ต้องถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ต้องรายงานไปยังหน่วยงานดังกล่าว เพื่อให้ดำเนินการบังคับใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนดต่อไป[112]

มาตรา 316.027 (2)(e)[113] กำหนดมาตรการพิเศษที่นำมาบังคับใช้ร่วมกับมาตรการทางอาญาในความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย คือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กระทำความผิดดังกล่าว จะต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 3 ปี ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 322.28 (4)

(3) มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด

ผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ก่อนที่จะได้รับสิทธิในการขับรถคืน กฎหมายกำหนดให้ต้องเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรซึ่งเกี่ยวข้องกับสิทธิของกลุ่มบุคคลผู้เสียเปรียบในการใช้รถใช้ถนน (Vulnerable Road Users) และยานพาหนะบนถนน ตามที่กำหนดรายละเอียดไว้ในมาตรา 322.0261 (2) ซึ่งการกำหนดบทบังคับไว้อย่างชัดเจนให้ผู้กระทำความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องผ่านการอบรมก่อนที่จะได้รับสิทธิในการขับรถหรือใบขับขี่ (Hardship License) คืน โดย The Florida Department of Highway Safety Motor Vehicles (Florida DHSMV) เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดอบรมผู้กระทำความผิดตามที่กฎหมายกำหนด โดยผู้กระทำความผิดจะต้องเข้ารับการอบรมเป็นเวลา 12 ชั่วโมง ซึ่งระยะเวลาการอบรมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดที่ส่งผลต่อการระงับหรือเพิกถอนสิทธิในการขับขี่ โดยเน้นให้ผู้ขับขี่เกิดความรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง และตระหนักถึงผลกระทบของการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม รวมถึงวางแผนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังกำหนดให้การอบรมต้องมีทั้งการแนะนำขณะขับรถและการทดสอบโดยประเมินความสามารถในการควบคุมยานพาหนะอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ผู้เข้ารับการอบรมจะต้องเข้ารับการ

---

[111] The 2016 Florida Statue, Section 322.02 (2)

[112] The 2016 Florida Statue, Section 322.25

[113] The 2016 Florida Statue, Section 316.027 (2)(e)

อบรมและผ่านการทดสอบภายใน 90 วันหลังจากได้รับแจ้งจาก Florida DHSMV จึงจะได้รับสิทธิในการขับรถและใบอนุญาตขับขี่คืน

นอกจากนี้ตามมาตรา 322.291 ยังกำหนดให้ผู้กระทำความผิดซึ่งไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือตามที่กฎหมายกำหนด ในเหตุการณ์ที่ผู้นั้นเข้าไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการชนเป็นผลให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ก่อนที่จะได้รับสิทธิในการขับรถคืน ยังต้องเข้ารับการอบรมหลักสูตรปรับปรุงผู้ขับขี่ขั้นสูงในโรงเรียนปรับปรุงพฤติกรรมผู้ขับขี่ (Driver Improvement Schools) [114] ซึ่งเป็นหน่วยงานของภาคเอกชนที่ได้รับการอนุมัติหลักสูตรโดยหน่วยงาน Florida DHSMV เนื้อหาในการอบรมเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่จะประกอบไปด้วยการส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่ การหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ และประเด็นสำคัญอื่น ๆ เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยเน้นให้เกิดความปลอดภัย รวมทั้งส่งเสริมให้ความปลอดภัยของคนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมและการไร้ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ เช่นการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถ เป็นต้น ซึ่งโรงเรียนปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่จะบันทึกประวัติผู้ขับขี่เป็นระยะเวลา 5 ปี โดยจัดทำเป็นข้อมูลสาธารณะและส่งให้หน่วยงาน Florida DHSMV เมื่อผ่านการประเมิน โรงเรียนจึงจะออกใบรับรองการสำเร็จหลักสูตรเพื่อให้ผู้กระทำความผิดไปยื่นเข้ารับการประเมินอีกครั้งกับ Florida DHSMV ตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น

(4) มาตรการทางประกันภัย

เมื่ออุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะเกิดขึ้น กฎหมายจราจรของมลรัฐฟลอริดาได้กำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องหยุดให้ความช่วยเหลือและแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้อง หากผู้ขับขี่รถยนต์ที่ทำประกันภัยไว้ไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ข้อกำหนดในสัญญาประกันภัยจะถือเท่ากับได้ยกเลิกสิทธิในการเรียกร้องจากบริษัทประกันภัย หรืออาจกล่าวได้ว่าตามเงื่อนไขสัญญาประกันภัยจะไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายของคดีชนแล้วหลบหนี กล่าวคือ การชนแล้วหลบหนีถือเป็นพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายโดยเจตนากระทำความผิด ดังนั้นคำพิพากษาตัดสินให้ผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น บริษัทประกันภัยจะไม่รับผิดชอบ แต่อาจจะมีการ

[114] The 2016 Florida Statue, Section 322.291

จ่ายเงินเยียวยาผู้เสียหายในเบื้องต้นไปก่อน และเรียกเก็บเงินจากผู้ขับขี่ที่ทำประกันภัยภายหลัง ยิ่งไปกว่านั้นผลของการชนแล้วหลบหนียังส่งผลกระทบในแง่ลบต่ออัตราเบี้ยประกันภัย เนื่องจากการคำนวณอัตราของเบี้ยประกันภัยรถยนต์นั้น บริษัทประกันภัยจะคำนวณจากความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดขึ้น อีกทั้งในมุมมองของบริษัทประกันภัยยังมองว่า การชนแล้วหลบหนีเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และถือได้ว่าผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหลบหนีเป็นผู้ที่ขาดความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนน และขาดสามัญสำนึกที่ดี ดังนั้นพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีจึงส่งผลต่อการเพิ่มของอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์เป็นระยะเวลาต่อเนื่องนาน 3-4 ปี อีกทั้งยังถูกบันทึกไว้เป็นประวัติของผู้ขับขี่นานถึง 7 ปี ยิ่งไปกว่านั้นบริษัทประกันภัยบางแห่งอาจเลือกที่จะยกเลิกความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยได้[115]

3.4.3 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้กำหนดมาตรการพิเศษที่นำมาบังคับใช้ควบคู่กับการลงโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ดังต่อไปนี้

(1) การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยหน่วยงานตำรวจ

หน่วยงานตำรวจสามารถมีดุลพินิจพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ได้เป็นระยะเวลาไม่เกิน 14 วัน หากเห็นว่าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมที่เป็นอันตราย เช่น การขับขี่โดยประมาท หรือขับขี่ในขณะอยู่ภายใต้อาการมึนเมา ทั้งนี้เมื่อมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แล้ว หน่วยงานตำรวจต้องแจ้งไปยัง Road and Maritime Services (RMS) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายนี้โดยทันที ถึงการพักใช้ในอนุญาตขับขี่ เหตุผลในการพักใช้ รวมถึงส่งใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกพักใช้ไปยัง RMS เพื่อให้ทำการบันทึกการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว[116]

---

[115] Car Insurance Comparison, "How Will a Hit-and-Run Affect Car Insurance Rates?," [Online] Accessed: 20 April 2017. Available from: http://www.carinsurancecomparison.com/how-will-a-hit-and-run-affect-car-insurance-rates/

[116] Road Transport Act 2013, Section 223

(2) การตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่

การตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ แบ่งออกเป็น 2 ระบบ ได้แก่ การถูกตัดสิทธิโดยอัตโนมัติ (Automatic Disqualification) และโดยคำสั่งศาล (Ordered Disqualification)

การถูกตัดสิทธิโดยอัตโนมัติ จะขึ้นอยู่กับจำนวนคะแนนความผิดสะสมของผู้ขับขี่ กล่าวคือ หากมีคะแนนสะสมตั้งแต่ 13-15 คะแนน จะถูกระงับหรือตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 3 เดือน 16-19 คะแนนจะถูกตัดสิทธิจาการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 4 เดือน และหากมีคะแนนความผิดสะสม 20 คะแนนขึ้นไป จะถูกตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 5 เดือน โดยหน่วยงาน RMS ทำหน้าที่ดูแลระบบคะแนนความผิดและผู้ขับขี่สามารถตรวจสอบคะแนนสะสมของตนออนไลน์ได้ นอกจากนี้หากศาลมีคำสั่งว่าบุคคลกระทำความผิด จะต้องรายงานการกระทำความผิดจราจรไปยัง RSM เพื่อให้ RMS บันทึกลงในระบบคะแนนด้วย[117]

นอกจากนี้ The Road Transport Act 2013 มาตรา 204[118] ยังกำหนดให้ศาลสามารถมีดุลพินิจตัดสิทธิผู้กระทำความผิดจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

---

(1) The Commissioner of Police may suspend a driver license of any driver, for a period not exceeding 14 days, who:

(a) is in the Commissioner's opinion an incompetent, reckless or careless driver, or

(b) is found under the influence of liquor.

(2) The Commissioner of Police must immediately:

(a) notify the Authority that the Commissioner has suspended the license and the grounds for the suspension, and

(b) report to the Authority whether in the Commissioner's opinion a further suspension or the cancellation of the license is warranted or is desirable in the interest of public safety.

(3) A driver license that is suspended under this section is to be surrendered by the holder and forwarded to the Authority with the notification of the suspension.

[117] Road and Maritime, "Demerit Point," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: http://www.rms.nsw.gov.au/roads/safety-rules/demerits/index.html

[118] Road Transport Act 2013, Section 204

ภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยกรอบระยะเวลาของการตัดสิทธิพิจารณาจากประวัติการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ย้อนขึ้นไป 5 ปี โดยระยะเวลาสูงสุดในการตัดสิทธิผู้ขับขี่ที่เคยมีประวัติการกระทำผิดมาก่อน คือ 5 ปี ส่วนผู้ที่ไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิด ระยะเวลาสูงสุดในการตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ คือ 3 ปี

(3) มาตรการปล่อยชั่วคราว

ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้กำหนดให้การขับขี่รถชนแล้วหลบหนีส่งผลกระทบในแง่ลบต่อการปล่อยชั่วคราว กล่าวคือ ศาลจะไม่อนุญาตให้ปล่อยตัวชั่วคราว[119] โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการทางอาญาเกี่ยวกับการปล่อยชั่วคราวของมลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ปรากฏอยู่ใน Bail Act 2013 No 26 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขเกี่ยวกับการปล่อยชั่วคราว โดยการอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวหรือไม่นั้น เป็นดุลพินิจของผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม ในมาตรา 19[120] ได้วางหลักเกณฑ์ในการปฏิเสธการอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวเนื่องจากเป็น

---

(1) Court may order disqualification for offences against road transport legislation Subject to any mandatory disqualification provision and Division 2, a court that convicts a person of an offence against the road transport legislation may, at the time of the conviction, order the disqualification of the person from holding a driver license for such period as the court specifies.

(2) If the court makes an order disqualifying the person, the person is disqualified from holding a driver license for the period specified by the court.

(3) Any disqualification under this section is in addition to any penalty imposed for the offence.

[119] The Boader Mail, "No Bail for Man Who Allegedly Hit and Killed Cyclist, Removed Overalls and Ran," [Online] Accessed: 24 April 2017. Available from: http://www.bordermail.com.au/story/4328105/no-bail-for-man-who-allegedly-hit-and-killed-cyclist-removed-overalls-and-ran/?cs=7

[120] Bail Act 2013 No 26, Section 19

(1) A bail authority must refuse bail if the bail authority is satisfied, on the basis of an assessment of bail concerns under this Division, that there is an unacceptable risk.

ความเสี่ยงที่ไม่อาจรับได้ เช่น ผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่ปรากฏตัวต่อเจ้าหน้าที่ตามขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรม หรือกระทำความผิดร้ายแรง หรือเป็นอันตรายต่อผู้เสียหาย ทั้งต่อส่วนตัวและต่อสังคมส่วนรวม หรือมีแนวโน้มว่าจะเข้าไปแทรกแซงพยานบุคคลหรือพยานหลักฐานใด ๆ เป็นต้น

สำหรับการกระทำความผิดร้ายแรงตามพระราชบัญญัตินี้ให้หมายความเช่นเดียวกับความผิดร้ายแรงที่ปรากฏใน The Crime Act 1900 คือความผิดที่มีอัตราโทษจำคุก 10 ปีขึ้นไป[121] ดังนั้น บทบัญญัติ มาตรา 52AB แห่ง The Crimes Act 1900 คือ ความผิดฐานไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังยานพาหนะชนเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส มีอัตราโทษสูงถึง 10 ปี จึงเป็นความผิดร้ายแรง จึงไม่อนุญาตให้ปล่อยตัวผู้กระทำความผิดชั่วคราว[122] อันถือเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่ส่งผลกระทบในแง่ลบและลดมูลเหตุจูงใจในการหลบหนีลงได้

---

(2) For the purposes of this Act, an unacceptable risk is an unacceptable risk that the accused person, if released from custody, will:

(a) fail to appear at any proceedings for the offence, or

(b) commit a serious offence, or

(c) endanger the safety of victims, individuals or the community, or

(d) interfere with witnesses or evidence.

[121] Crime Act 1900, Section 93S

(1) Definitions

"serious violence offence" means an offence punishable by imprisonment for life or for a term of 10 years or more, where the conduct constituting the offence involves:

(a) loss of a person's life or serious risk of loss of a person's life, or

(b) serious injury to a person or serious risk of serious injury to a person, or

(c) serious damage to property in circumstances endangering the safety of any person,

(d) perverting the course of justice (within the meaning of Part 7) in relation to any conduct that, if proved, would constitute a serious violence offence as referred to in paragraph (a), (b) or (c).

[122] The Daily Advertiser, "No Bail for Man Accused of Hit-and-Run in Cootamundra," [Online] Accessed: 2 May 2017. Available from: http://www.dailyadvertiser.com.au/story/2171559/no-bail-for-man-accused-of-hit-and-run-in-cootamundra/

(4) มาตรการคุมประพฤติ

มาตรการคุมประพฤติของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ถูกนำมาใช้ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดไม่เกิน 2 ปี ศาลอาจรอการลงโทษจำคุก ทั้งนี้พิจารณาจากประวัติการกระทำความผิด การศึกษา อาชีพการงาน และภูมิหลังทางการเงินของผู้กระทำความผิด ซึ่งถ้าศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดไม่มีความเสี่ยงที่จะกระทำความผิดอีกครั้ง ศาลอาจมีคำสั่งกำหนดให้คุมประพฤติผู้กระทำความผิดแทนการลงโทษจำคุกได้ โดยอาจกำหนดเงื่อนไขในการคุมประพฤติต่าง ๆ เช่น[123]

(1) ทำงานบริการสาธารณะ

(2) ข้อตกลงในเรื่องความประพฤติที่ดี

(3) การเยียวยาหรือชดใช้ความเสียหาย

(4) การคุมขังเป็นช่วงระยะเวลา

(5) การคุมขังที่บ้าน

ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ มักนำมาตรการคุมขังเป็นช่วงระยะเวลามาเป็นเงื่อนไขในการคุมประพฤติกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร (Driving Offence)[124] หลักเกณฑ์ดังกล่าวปรากฏอยู่ใน Crimes (Sentencing Procedure) Act 1999 และ Crime (Administration of Sentences) Act 1999 โดยมีเงื่อนไข คือ ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้กระทำความผิดสมควรถูกลงโทษจำคุก แต่จะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี[125] ศาลอาจมีคำสั่งให้นำมาตรการคุมขังเป็นช่วงระยะเวลา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

---

[123] NSW Parliamentary Library Research Service, "Probation: An Overview," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: https://www.parliament.nsw.gov.au/researchpapers/Documents/probation-an-overview/probation.pdf

[124] NSW Sentencing Council, "Most Common Offences in the Higher Court Where Periodic Detention Was Imposed," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: http://www.sentencingcouncil.justice.nsw.gov.au/Documents/Projects_Complete/Periodic_Detention/periodic_detention_report.pdf

[125] Crime (Sentencing Procedure) Act 1999, Section 6

มาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อศาลได้มีคำสั่งดังกล่าวแล้ว ศาลต้องกำหนดช่วงเวลาให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำความผิดปฏิบัติตามคำพิพากษา ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วศาลจะกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวต่อเจ้าหน้าที่คุมขังทุกเย็นวันศุกร์ และปล่อยให้กลับบ้านในวันอาทิตย์ ส่วนวันธรรมดาผู้กระทำความผิดสามารถไปทำงานและอยู่กับครอบครัวได้ตามปกติ และเมื่อศาลมีคำสั่งให้ใช้มาตรการคุมขังเป็นช่วงระยะเวลาแล้ว ผู้กระทำความผิดต้องปฏิบัติตามคำสั่งของศาลจนกว่าคำสั่งดังกล่าวจะสิ้นสุดลงตามระยะเวลาที่กำหนดในคำพิพากษา หรือผู้กระทำความผิดได้รับการพักโทษ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลหรือคำสั่งของคณะกรรมการราชทัณฑ์ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ผู้กระทำความผิดต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยถูกปรับ 10 เท่า หรือจำคุก 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ[126]

3.4.4 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นได้นำมาตรการพิเศษอื่นที่นำมาใช้ควบคู่กับโทษทางอาญาที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ได้แก่

(1) มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

การเพิกถอนและพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (Revocation and Suspension of Driver's License) ขึ้นอยู่กับระบบคะแนนความผิด (Demerit Point System) กล่าวคือ จำนวนคะแนน (คำนวณจากฐานความผิดและจำนวนครั้งที่กระทำความผิด) จะส่งผลต่อระยะเวลาในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เช่น กระทำความผิดครั้งแรก ถูกหัก 6-8 คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 30 วัน แต่หากกระทำความผิดมากกว่า 4 ครั้งขึ้นไป แม้กระทำความผิดที่ถูกหักเพียง 3 คะแนน ระยะเวลาในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่จะเท่ากับ 180 วัน โดยระบบหักคะแนนจะถูกนำมาใช้

---

(1) A court that has sentenced an offender to imprisonment for not more than 3 years may make a periodic detention order directing that the sentence be served by way of periodic detention.

[126] Crime (Administration of Sentence) Act 1999, Section 95 (1)

เมื่อผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรหรือเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร การหักคะแนนของระบบนี้จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ คะแนนพื้นฐาน (Basic Points) เป็นการหักคะแนนสำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรเล็กน้อย (Minor Traffic Offense) และ คะแนนโทษเพิ่มเติม (Additional Penalty Points) เป็นการหักคะแนนเพิ่มเติมสำหรับผู้ขับขี่ที่ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือการฝ่าฝืนกฎจราจรร้ายแรง (Fatal Traffic Offense) หรือผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันความเสียหายหลังจากเกิดอุบัติเหตุ สำหรับความผิดฐานชนแล้วหลบหนีจะถูกหักคะแนนพื้นฐาน 35 คะแนน และ 5 คะแนนโทษเพิ่มเติม[127]

นอกจากนี้ The Road Traffic Law หมวดที่ 6 เรื่องการเพิกถอนและพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (Section 6 License Revocation, Suspension, etc.) ข้อที่ 103-2 (1) (i)[128] ยังได้กำหนดว่า ถ้าผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนข้อ 117 ต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 30 วันนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ ผู้ที่ชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บจะต้องถูกพักใช้ในอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 30 วันนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุตามกฎหมายดังกล่าวข้างต้น

(2) มาตรการคุมประพฤติ[129]

---

[127] Traffic Department Driver's License Division, "Renewing Your Driver's License " [Online] Accessed: 18 April 2016. Available from: https://www.police.pref.kanagawa.jp/eng/e_pic/eng83002.pdf

[128] Crime (Administration of Sentence) Act 1999, Section 6

Article 103-2 (1) If a license holder comes to fall under any of the following items with respect to his/her driving of motor vehicles, etc., the chief of the police station with jurisdiction over the place of the occurrence of the traffic accident caused by the license holder may suspend his/her license for up to 30 days from the date of the traffic accident (hereinafter referred to in this Article as "tentative suspension"):

(i) where the license holder causes a traffic accident resulting in the death or injury of a person and commits the violation set forth in Article 117...

[129] UNAFEI, "Probation and Parole," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: http://www.unafei.or.jp/english/pdf/CJSJ_2011/09Chapter7.pdf

มาตรการคุมประพฤติ มีหลักเกณฑ์กำหนดอยู่ในพระราชบัญญัติแก้ไขพื้นฟูผู้กระทำความผิด (The Offenders Rehabilitation Act) หมายถึง กรณีที่ศาลมีคำสั่งให้ผู้กระทำความผิดต้องอยู่ภายใต้การดูแลและให้ความช่วยเหลือของสำนักงานคุมประพฤติเพื่อหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุก โดยมีหลักการสำคัญเพื่อปรับปรุงและแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดที่ถูกศาลสั่งคุมประพฤติ นอกจากนี้ผู้ถูกคุมประพฤติยังต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขปกติและเงื่อนไขพิเศษของการคุมประพฤติ โดยการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขจะมีผลให้ถูกเพิกถอนการคุมประพฤติ

เงื่อนไขปกติของการคุมประพฤติ ได้แก่

1) ต้องมีทัศนคติที่ดีในการดำเนินชีวิต
2) ตอบสนองหรือให้ความร่วมมือในการตอบคำถามแก่เจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครคุมประพฤติ
3) ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเมื่อเจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครคุมประพฤติร้องขอ
4) อาศัยอยู่ตามถิ่นที่อยู่ที่จดทะเบียน
5) การเปลี่ยนที่อยู่หรือการเดินทางต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติไม่น้อยกว่า 7 วัน

นอกจากนี้ ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขพิเศษในการคุมประพฤติได้ด้วย เช่น ห้ามเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับคนบางคน หรือบางสถานที่ ห้ามใช้เงินในการบริโภคแอลกอฮอล์ กำหนดให้เข้าร่วมกิจกรรมบางอย่าง เช่น ทำงานบริการสาธารณะ หรือศึกษาต่อในโรงเรียน กำหนดให้เข้ารับการรักษา เป็นต้น โดยผู้กระทำผิดกฎจราจร ศาลมักใช้มาตรการคุมประพฤติระยะสั้นสำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร ซึ่งเป็นมาตรการที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกศาลสั่งคุมประพฤติต้องเข้ารับการอบรมและทำรายงานการใช้ชีวิตประจำวันส่งแก่เจ้าหน้าที่คุมประพฤติทุกเดือนตามระยะเวลาที่ถูกสั่งให้คุมประพฤติ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่คุมประพฤติอาจกำหนดให้ผู้ถูกคุมประพฤติต้องทำงานอื่น ๆ ร่วมด้วย เช่น การบริการสาธารณะ การเป็นอาสาสมัครทำงานในสถาบันส่งเสริมสวัสดิการสังคม เช่น สถานพยาบาลพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ หรือการกำหนดให้ต้องมีส่วนร่วมในโครงการต่าง ๆ เกี่ยวกับวัฒนธรรม แรงงาน และโครงการอื่น ๆ ซึ่งจัดโดยอาสาสมัครแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้กำหนดเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้มีส่วนร่วมหรือปฏิสัมพันธ์กับชุมชน ทั้งนี้ ระยะเวลาในการคุมประพฤติเป็นไปตามระยะเวลาของการลงโทษ โดยไม่ได้กำหนดเพดานขั้นสูงของระยะเวลาในการ

คุมประพฤติ แสดงให้เห็นว่าผู้กระทำความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกตลอดชีวิต ย่อมถูกคุมประพฤติตลอดชีวิตได้เช่นกัน และการคุมประพฤติจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการยกเลิกการคุมประพฤติ

3.4.5 มาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้นำมาตรการพิเศษที่นำมาใช้ควบคู่กับการลงโทษทางอาญาที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ได้แก่

(1) มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และการตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ โดยมีรายละเอียดดังต่อนี้

การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ขึ้นอยู่กับระบบตัดคะแนนโดยคำนวณจากการฝ่าฝืนกฎจราจรและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น หากผู้ขับขี่มีคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 40 คะแนน จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ถ้าผู้ขับขี่มีคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 121 คะแนนภายใน 1 ปี หรือ 201 คะแนนภายใน 2 ปี หรือ 271 คะแนนภายใน 3 ปี จะต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนี้หากเป็นกรณีปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ขับขี่ระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจากอุบัติเหตุ จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที

มาตรการตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในกรณีขับขี่รถชนแล้วหลบหนีปรากฏหลักเกณฑ์อยู่ใน Road Traffic Act มาตรา 82 (2) หลักเกณฑ์พื้นฐานของการตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ (Article 82 Grounds of Disqualification for Drivers' Licenses) คือ กรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ไม่กระทำการเท่าที่จำเป็นภายใต้ที่กำหนดไว้ในมาตรา 54 (1) และรายงานตามมาตรา 54 (2) จะต้องถูกตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ 5 ปี นับแต่วันที่ผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืน[130]

---

[130] Road Traffic Act, Article 82

(2) Any of the following persons shall not disqualified from obtaining a driver's license unless the period prescribed in any of the relevant subparagraphs has lapse. In such cases, subparagraphs

มาตรการเพิกถอนและพักใช้ใบอนุญาตขับขี่กรณีชนแล้วหลบหนี ปรากฏอยู่มาตรา 93 (1) 6. ซึ่งกำหนดว่า กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่กระทำการเท่าที่จำเป็นหรือรายงานตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 54 (1) หรือ (2) ภายหลังทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บในอุบัติเหตุจราจรจะต้องถูกเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน Ordinance of the Ministry of Public Administration and Security[131]

(2) มาตรการประกันภัย

มาตรการทางประกันภัยของสาธารณรัฐเกาหลียังคงครอบคลุมถึงผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานชนแล้วหลบหนี กล่าวคือ บริษัทประกันภัยยังคงให้ความคุ้มครองเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งต่อตัวผู้กระทำความผิดเองและคู่กรณีที่ได้รับความเสียหาย อย่างไรก็ตามบริษัทประกันภัยของสาธารณรัฐเกาหลีส่วนใหญ่จะมีมาตรการจูงใจในการลดเบี้ยประกันโดยการเสนอให้รถยนต์ที่ทำประกันภัยติดตั้งกล่องดำ ซึ่งเป็นกล้องขนาดเล็กที่ติดตั้งในรถ โดยทำหน้าบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นรอบๆยานพาหนะนั้น โดยมีแนวคิดว่าผู้กระทำความผิดชนแล้วหลบหนีมักมีความคิดว่าไม่มีผู้ใด

---

1 through 5 shall only apply to a person who has been sentence to a fine of heavier punishment (including a stay of execution of such sentence):

1. When the driver fails to take necessary measures under Article 54 (1) and report under Article 54 (2) after killing or injuring any other person, five years from the date on which the driver commits the violation;

[131] Road Traffic Act, Article 93

(1) When a person who has obtained a driver' license (excluding any student license; hereinafter the same shall apply in this Article) falls under any of the following subparagraphs, the Commissioner of a Local Police Agency may revoke the driver's license or suspend the effect thereof within the extent of not more than one year according to the standards set by Ordinance of the Ministry of Public Administration and Security: Provided, That when such person falls under subparagraph 2, 3, 7 through 9 (excluding cases where the regular aptitude test period has lapsed), 12, 14, 16 or 18, the driver's license shall be revoked: ...

6. When a person fails to take necessary measures or to report pursuant to Article 54 (1) or (2) after killing or injuring any other person in a traffic accident;

เห็นเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ดังนั้นหากรถยนต์ทุกคันติดตั้งกล่องดำดังกล่าว อาจจะเป็นวิธีการป้องกันผู้กระทำความผิดได้อีกทางหนึ่ง[132]

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

[132] Juwon Kung, "What to Do after a Car Accident (in Korea)," [Online] Accessed: 28 April 2017. Available from: https://klawguru.com/2014/09/18/what-to-do-after-a-car-accident-in-korea/

บทที่ 4
บทวิเคราะห์มาตรการทางอาญาในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

จากการศึกษากฎหมายและมาตรการทางอาญาในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทยพบว่ากฎหมายที่บังคับใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าวยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ครอบคลุมกับทุกกรณีที่เกิดขึ้น อีกทั้งมาตรการทางกฎหมายยังไม่สามารถป้องปรามพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีได้ เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในบทที่ผ่านมาทำให้เห็นว่า ต่างประเทศที่ยกมาเป็นกรณีศึกษาต่างให้ความสำคัญกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี โดยมีการกำหนดเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ที่มีการกำหนดรายละเอียดในกฎหมายเกี่ยวกับฐานความผิด กล่าวคือ มีการกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด รวมทั้งกำหนดองค์ประกอบของความผิดในเรื่องนิยามการก่อให้เกิดความเสียหายที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถปรับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้แล้วในเรื่องของการกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่าต่างประเทศทุกประเทศต่างตระหนักและให้ความสำคัญถึงผลกระทบที่รุนแรงจากการหลบหนี และไม่หยุดให้ความช่วยเหลือภายหลังจากที่เกิดอุบัติเหตุ ผ่านการกำหนดอัตราโทษในระดับที่สูง ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด (Deterrence) ประกอบกับมีการนำมาตรการพิเศษต่าง ๆ มาบังคับใช้ร่วมกับการลงโทษทางอาญา ซึ่งสามารถช่วยป้องปรามพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีให้ลดลงได้

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์ในรายละเอียดให้เห็นว่าประเทศไทยและต่างประเทศมีการกำหนดฐานความผิด การกำหนดอัตราโทษ และการนำมาตรการพิเศษอื่น ๆ มาใช้บังคับร่วมกับการลงโทษทางอาญาอย่างไร และนำข้อมูลดังที่ได้เปรียบเทียบดังกล่าวนั้นมาวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมในการแก้ไขปัญหากฎหมายและมาตรการทางอาญาในความผิดฐานชนแล้วหลบหนีของประเทศไทยต่อไป อนึ่ง ในการนำเสนอจึงขอแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่ การกำหนดฐานความผิด การกำหนดอัตราโทษ และมาตรการพิเศษที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี และไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

4.1 การกำหนดฐานความผิด

จากการศึกษาในบทที่แล้ว พบว่ากฎหมายที่กำหนดฐานความผิดเกี่ยวกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี มีการกำหนดรายละเอียดอันเป็นองค์ประกอบของความผิดแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ ในส่วนนี้จะได้ทำการเปรียบเทียบกฎหมายซึ่งกำหนดฐานความผิดสำหรับผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเด็นของการกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด และประเด็นเรื่ององค์ประกอบของการกระทำความผิด รวมทั้งทำการวิเคราะห์ในประเด็นดังกล่าวตลอดจนแนวทางปรับใช้กฎหมายกับประเทศไทยต่อไป

4.1.1 การกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด

การกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดส่งผลต่อความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ในแง่ของการบังคับใช้กฎหมาย กล่าวคือ แม้บุคคลจะกระทำการครบองค์ประกอบตามที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิด แต่หากการกระทำดังกล่าวเกิดขึ้นนอกเหนือจากพื้นที่ที่กฎหมายได้กำหนดไว้ การกระทำดังกล่าวย่อมไม่ถือเป็นความผิด และไม่อาจนำกฎหมายในฐานความผิดขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่มาบังคับใช้หรือลงโทษผู้กระทำความผิดได้ จึงอาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดถือเป็นองค์ประกอบความผิดอย่างหนึ่งที่สำคัญ ที่ส่งผลต่อการพิจารณาบังคับใช้กฎหมาย

การกระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อเจ้าพนักงาน ตามมาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้เป็นความผิดเฉพาะในกรณีที่การกระทำความผิด คือ การขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น แล้วไม่หยุดช่วยเหลือ และไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เกิดขึ้นในทางเท่านั้น ซึ่งนิยามคำว่า “ทาง” ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (2) หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

จากการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 กำหนดขอบเขตพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดจำกัดเฉพาะที่เกิดขึ้นในทางเท่านั้น เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่า การกำหนดในลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาบางประการ คือ กฎหมายไม่สามารถเข้าไปกำหนดหน้าที่และความรับผิดของผู้ขับขี่ได้ หากการกระทำความผิดเกิดขึ้นนอกเหนือจากนิยามของคำว่า “ทาง” กล่าวคือ ถ้าไม่ใช่ทางตามที่กำหนดในมาตรา 4 (2) เช่น กรณีขับขี่รถไปในที่ดินส่วนบุคคล หรือลานจอดรถของห้างสรรพสินค้า หรือสถานีบริการน้ำมัน และก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นขึ้น ผู้ขับขี่จึงไม่ต้องถูกบังคับให้ต้องมีหน้าที่หยุดให้ความช่วยเหลือ และแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ อีกทั้งไม่ถูกกฎหมายสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดด้วย ส่งผลให้มาตรา 78 ไม่สามารถบังคับใช้ได้ครอบคลุมทุกกรณีที่เกิดขึ้น

เมื่อได้พิจารณาจากกฎหมายต่างประเทศทั้ง 4 ประเทศที่ได้เลือกมาทำการศึกษา อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี มีการกำหนดพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดแตกต่างกันไป โดยสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา กำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการชนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทำให้ทรัพย์สินของบุคคลอื่นเสียหาย มีหน้าที่ต้องหยุดยานพาหนะนั้นทันที ณ สถานที่เกิดเหตุหรือบริเวณใกล้เคียง และต้องให้ความช่วยเหลือแก่คู่กรณีในเบื้องต้น รวมทั้งแจ้งเหตุและให้ข้อมูลแก่พนักงานเจ้าหน้าที่[1] ซึ่งหมายความว่าผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการชนต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด โดยกฎหมายมิได้จำกัดว่าการกระทำความผิดต้องเกิดขึ้น ณ ที่ใด นอกจากนี้ ในกรณีของการชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กฎหมายยังได้กำหนดชัดเจนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการชน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในสาธารณสถานหรือสถานที่ส่วนบุคคล[2] มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด จึงเห็นได้ว่ากฎหมายมิได้จำกัดให้การกระทำดังกล่าวต้องเกิดขึ้นเฉพาะแต่ในทางสาธารณะเท่านั้น แต่ยังกำหนดให้พื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดครอบคลุมไปถึงสถานที่ส่วนบุคคลด้วย การกำหนดเช่นนี้จึงทำให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการขับขี่รถชนแล้ว

---

[1] The 2016 Florida Statutes, Section 316.062

[2] The 2016 Florida Statutes, Section 316.027

หลบหนี อันเป็นการมุ่งถึงลักษณะของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นมากกว่าการจำกัดหน้าที่ของผู้กระทำความผิดด้วยพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด

กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น กำหนดให้ผู้ขับขี่หรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมีหน้าที่ต้องหยุดยานพาหนะ และกระทำการเท่าที่จำเป็น เช่น ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับบาดเจ็บ ป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น และต้องแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมิได้กำหนดว่าอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นจะต้องเกิดขึ้นในพื้นที่ใดอันเป็นการแตกต่างกับกฎหมายของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์หลักของพระราชบัญญัตินี้คือเพื่อป้องกันอันตรายบนท้องถนน รวมถึงเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการจราจรจะเป็นไปอย่างปลอดภัยและราบรื่น และเพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากการจราจร[3] จึงตีความได้ว่าอุบัติเหตุจะต้องเกิดขึ้นบนทางหรือถนนเท่านั้น จึงจะทำให้ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งนิยามคำว่า ทาง ปรากฏอยู่ The Road Traffic Act มาตรา 2 (1)(i) หมายถึง ทางที่ใช้สำหรับการจราจรสาธารณะ (Route Used For Public Traffic) ดังนั้น จากเหตุผลของการออกพระราชบัญญัตินี้ประกอบกับนิยามของคำว่าทาง จึงทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้กับทุกพื้นที่ที่เกิดการชนแล้วหลบหนีเช่นเดียวกับประเทศไทย

ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีปรากฏอยู่ใน Road Traffic Act มาตราที่ 54 มาตรการที่ใช้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Article 54 Measures Taken When Accident Occur) กล่าวคือ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนั้นมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้เจ้าพนักงานที่มีหน้าที่ทราบ แม้กฎหมายจะไม่ได้กำหนดว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องเกิดขึ้นในทาง แต่เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลและหลักการในการออกพระราชบัญญัติดังกล่าว คือเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าการจราจรจะดำเนินไปอย่างปลอดภัยและราบรื่นโดยการป้องกันและกำจัดอันตรายหรือการกีดขวางการจราจรบนทาง[4] ซึ่งนิยามคำว่า ทาง ปรากฏอยู่ มาตรา 2 (1) (d) หมายถึง พื้นที่ที่เปิดสำหรับ

---

[3] Road Traffic Act, Article 1

The purpose of this Act is to prevent road hazards, ensure safe and smooth road traffic, and contribute to the prevention of problems arising from road traffic.

[4] Road Traffic Act, Article 1

การจราจรโดยบุคคลทั่วไป หรือยานพาหนะสามารถผ่านไปได้อย่างปลอดภัยและราบรื่น[5] ดังนั้น จากเหตุผลของการออกพระราชบัญญัตินี้ประกอบกับนิยามของคำว่าทาง จึงทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้กับทุกพื้นที่ที่มีการชนแล้วหลบหนีเกิดขึ้นเช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทย

ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ แม้กฎหมายจะกำหนดหน้าที่ให้บุคคลผู้ขับยานพาหนะซึ่งมีส่วนร่วมในการชนเป็นเหตุให้บุคคลถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บต้องหยุดและความช่วยเหลือ โดยอุบัติเหตุดังกล่าวต้องเกิดขึ้นในทางเท่านั้นเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายของมลรัฐนิวเซาท์เวลส์ได้บัญญัติให้นิยามของคำว่าทาง ในมาตรา 4 (1) แห่ง ROAD TRANSPORT ACT 2013 หมายถึง พื้นที่ที่เปิดให้หรือใช้สำหรับสาธารณะ และมีวัตถุประสงค์หลักในการใช้เพื่อขับขี่ยานพาหนะ และยังรวมไปถึง “พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทาง” (Road Related Area)[6] ด้วย ได้แก่ พื้นที่ที่ถูกแบ่งเป็นถนน บาทวิถีที่อยู่ติดกับถนน พื้นที่ที่เปิดสำหรับสาธารณะ และถูกกำหนดให้ใช้สำหรับขี่จักรยานหรือสัตว์ พื้นที่ที่ไม่ใช่ถนนและเปิดให้หรือถูกใช้สำหรับสาธารณะในการขับรถ ขี่ม้า หรือจอดยานพาหนะ ไหล่ทาง และพื้นที่อื่นที่ถูกประกาศให้เป็นพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทางตามพระราชบัญญัตินี้[7] จากการกำหนดให้นิยามของคำว่าทาง ให้รวมไปถึง พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทางด้วย ทำให้กฎหมายสามารถครอบคลุมไปถึงอุบัติเหตุที่เกิดในพื้นที่ที่ไม่ใช่ทาง อันเป็นการทำให้บังคับใช้กฎหมายได้กว้างขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการขยายนิยามของคำว่าทาง ให้รวมไปถึงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทางด้วย แต่ก็ยังไม่อาจบังคับใช้กฎหมายได้กับทุกกรณีที่เกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น หากอุบัติเหตุเกิดขึ้นในสถานที่ส่วนบุคคลที่สามารถขับขี่รถเข้าไปได้ ซึ่งสถานที่ดังกล่าวไม่เข้านิยามของคำ

The purpose of this Act id ensure safe and smooth flow of traffic by preventing and removing all danger and obstacles to traffic on roads.

[5] Road Traffic Act, Article 2

(d) The term of road means

An open area that is actually necessary to ensure safe and smooth movement of traffic of many and unspecified person, motor vehicles and horses

[6] Road Transport Act 2013, Section 5

[7] Road Transport Act 2013, Section 4 (1)

ว่าทาง อีกทั้งไม่เข้านิยามของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทาง กรณีจึงไม่อาจบังคับให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องหยุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และแจ้งเหตุแก่พนักงานเจ้าหน้าที่แต่อย่างใด

จากการเปรียบเทียบการกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดของประเทศไทยและต่างประเทศที่กล่าวไปข้างต้นนั้น แบ่งออกได้เป็น 3 กรณี คือ

กรณีแรก กฎหมายไม่ได้ระบุว่าพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดจะต้องเกิดขึ้นในทางตามนิยามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น แต่กำหนดให้ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเกิดขึ้นในสาธารณสถาน หรือสถานที่ส่วนบุคคล ย่อมมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด ประเทศที่กำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดในรูปแบบนี้ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา

กรณีที่สอง กฎหมายกำหนดว่าอุบัติเหตุต้องเกิดขึ้นในทาง ตามนิยามที่กฎหมายกำหนด แต่ยังได้ขยายความรวมไปถึงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับทาง ประเทศที่กำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดรูปแบบนี้ ได้แก่กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย

กรณีที่สาม กฎหมายกำหนดว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ต้องเกิดเฉพาะแต่ในทางตามนิยามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น โดยไม่ได้ขยายความใด ๆ เพิ่มเติม ประเทศที่กำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดรูปแบบนี้ ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

เมื่อพิจารณาถึงแนวคิดและวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการบัญญัติกฎหมายความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี คือ ต้องการควบคุมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วไม่ให้รุนแรงมากยิ่งขึ้น ประกอบกับในความเป็นจริง รถเป็นยานพาหนะที่มีสภาพเป็นอันตรายอย่างหนึ่ง เนื่องจากสามารถแล่นไปด้วยความเร็วสูง จึงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลาและทุกสถานที่ที่รถนั้นเคลื่อนที่ไปได้ ไม่จำกัดเฉพาะแต่พื้นที่ตามนิยามของคำว่าทางเท่านั้น ดังนั้นการจำกัดหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต้องปฏิบัติตามด้วยขอบเขตของพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด ย่อมทำให้การบังคับใช้กฎหมายแคบลง ประกอบกับเมื่อพิเคราะห์การบัญญัติกฎหมายทั้ง 3 กรณี พบว่า การบัญญัติกฎหมายในกรณีแรกที่กำหนด ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้น ณ สาธารณสถาน หรือสถานที่ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องมีหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด การกำหนดเช่นนี้ย่อมทำให้การบังคับใช้กฎหมายครอบคลุมกับทุกสถานที่เกิดขึ้นได้มากกว่ารูปแบบอื่น ๆ ส่วนการบัญญัติกฎหมายในรูปแบบที่สอง คือ กำหนดให้มีการขยายความเพิ่มเติมนิยามคำว่าทาง แม้จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายได้กว้างขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถครอบคลุมกับทุกกรณีที่เกิดขึ้นได้เช่นเดียวกับรูปแบบแรก และกรณีสุดท้าย การ

กำหนดให้การกระทำความผิดต้องเกิดขึ้นแต่เฉพาะในทางตามนิยามของกฎหมายเท่านั้น จึงเป็นการจำกัดการบังคับใช้กฎหมายด้วยพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดมากกว่าการมุ่งที่ลักษณะการกระทำทำให้การบังคับใช้กฎหมายแคบลง และไม่สามารถปรับใช้ได้ครอบคลุมกับทุกกรณีที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา ซึ่งปรากฏในมาตรา 43 (2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ก็ไม่ปรากฏว่าการห้ามมิให้ขับขี่รถในขณะเมาสุราต้องเกิดขึ้นเฉพาะแต่ในทางเท่านั้น ทั้งนี้พิจารณาจากตัวบทมาตรา 43 (2) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น” โดยไม่ปรากฏคำว่า “ทาง” เช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีแต่อย่างใด ดังนั้นหากบุคคลใดขับขี่รถในขณะเมาสุรา ไม่ว่าจะการขับขี่รถนั้นจะเกิดขึ้น ณ สถานที่ใดก็ตาม การกระทำดังกล่าวย่อมเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ประกอบมาตรา 160 ตรี

ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น การนำเสนอแนวทางการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 จึงเห็นควรยกเลิกหลักเกณฑ์ที่ว่าอุบัติเหตุต้องเกิดขึ้นในทางเท่านั้น โดยการตัดคำว่า “ทาง” ออก เพื่อให้กฎหมายสามารถกำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ภายหลังเกิดอุบัติเหตุและบังคับโทษแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้ครอบคลุมในทุกกรณีที่เกิดขึ้น ดังนี้

“ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันทีกับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย...”

การบัญญัติกฎหมายเช่นว่านี้ย่อมเป็นข้อดีที่จะทำให้กฎหมายสามารถกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ครอบคลุมกับทุกสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ อีกทั้งยังเป็นการปลดระวางหลักเกณฑ์ที่ตีกรอบให้การบังคับใช้กฎหมายแคบลง แนวทางการแก้ไขเช่นนี้จึงสอดคล้องกับแนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี และสอดคล้องกับแนวทางการบัญญัติกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

4.1.2 องค์ประกอบของการกระทำความผิด

ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมีหน้าที่ต้องหยุด และให้ความช่วยเหลือเยียวยาแก่ผู้เสียหายในเบื้องต้น พร้อมทั้งแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง คุณธรรมของกฎหมายในความผิดฐานนี้ จึงได้แก่ การคุ้มครองทรัพย์สินและชีวิตของผู้เสียหายมิให้ได้รับความเสียหายเพิ่มมากขึ้น อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการหลบหนี ดังนี้แล้วการกำหนดองค์ประกอบของการกระทำความผิด รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายจึงควรยึดถือคุณธรรมทางกฎหมายดังกล่าวเป็นหลัก

ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ขับรถ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถม้า หรือเกวียน หากเป็นยานพาหนะทางบกต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งมาตรานี้ทั้งสิ้น เว้นแต่รถไฟและรถราง รวมไปถึงผู้ขี่สัตว์ หรือควบคุมสัตว์ไม่ว่าจะโดยการจูงหรือการต้อนก็ตาม มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หากฝ่าฝืน ผู้นั้นจะถูกกฎหมายสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด จึงอาจแยกองค์ประกอบของการกระทำความผิดตามมาตรา 78 ได้ดังนี้

(1) ต้องเป็นการขับรถ หรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทาง

(2) ต้องก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น โดยไม่จำต้องพิจารณาว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถ หรือควบคุมสัตว์หรือไม่

(3) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ คือ

1) ไม่หยุดรถหรือสัตว์ และ

2) ไม่ให้ความช่วยเหลือตามสมควร เช่น การพาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บไปโรงพยาบาล และ

3) ไม่แสดงตัว และแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที พร้อมทั้งแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล ที่อยู่ และหมายเลขทะเบียนรถให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย หากผู้เสียหายถึงแก่ความตายแล้ว จะแจ้งต่อญาติของผู้ตายก็ได้

การปรับใช้กฎหมายผ่านคำพิพากษาของศาลในประเด็นเรื่อง องค์ประกอบความผิดของการก่อให้เกิดความเสียหาย ปรากฏว่าผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรา 78 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ต้องเป็นกรณีเฉพาะผู้ขับรถที่กำลังแล่นอยู่เท่านั้น มิใช่เป็นกรณีที่รถจอดอยู่หรือหยุดอยู่ ดังนั้นการที่ผู้ขับขี่จอดรถอยู่ช่องเดินรถด้านขวาเพื่อรอเลี้ยวกลับรถ แล้วมีบุคคลอื่นมาชนท้ายรถ ผู้ขับขี่ย่อมไม่มีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด คือ ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย รวมถึงแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่แต่อย่างใด[8] หรือในกรณีที่ผู้ขับขี่จอดรถอยู่ริมถนน แต่มิได้จัดให้มีสัญญาณที่แสดงให้รถคันอื่นเห็น เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับขี่ที่ไม่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมทั้งหลบหนีไป การกระทำดังกล่าวก็ไม่ถือเป็นความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เช่นกัน[9]

จากตัวอย่างดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ศาลให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของการขับขี่หรือควบคุมรถ ในขณะที่รถกำลังแล่นอยู่เท่านั้น หากเป็นรถที่จอดหรือหยุดอยู่ แม้จะมีผู้ขับขี่หรือควบคุมดูแลและรถคันดังกล่าวอยู่ในสภาพที่พร้อมจะเดินเครื่องได้ทันทีก็ตาม หากไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น กรณีไม่ถือว่าเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 แต่อย่างใด

เมื่อได้ศึกษาเปรียบเทียบองค์ประกอบของการกระทำความผิดของกฎหมายต่างประเทศทั้ง 4 ประเทศ พบว่าแต่ละประเทศมีการกำหนดรายละเอียดอันเป็นองค์ประกอบความผิดที่แตกต่างกันไป โดยสามารถพิจารณาได้ดังนี้

กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา กำหนดให้ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการชนมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาประกอบกับการตีความและปรับใช้กฎหมายของศาลในความผิดฐานดังกล่าวแล้ว ปรากฏว่าในกรณีที่ศาลจะลงโทษผู้กระทำความผิดตาม The Florida Statutes มาตรา 316.027 จะต้องได้ข้อเท็จจริงว่าผู้ขับขี่ตั้งใจที่จะหลบหนีออกจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุที่ตนเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือถึงแก่ความตาย โดยหลักเกณฑ์ที่ศาลนำมาใช้พิจารณาคือ โจทก์จะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีการรับรู้หรือมีความเข้าใจแท้จริงในเวลานั้นว่าตนมีส่วนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (Actual Knowledge

---

[8] คำพิพากษาฎีกาที่ 4405/2531

[9] คำพิพากษาฎีกาที่ 7705/2549

of Being Involved in a Crash) เท่านั้น[10] โดยมิได้นำความที่ว่าจะต้องเป็นผู้ขับรถที่กำลังแล่นอยู่เท่านั้น มาพิจารณาตัดสินกำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่เช่นเดียวกับศาลไทย ซึ่งการที่กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดนั้น แสดงให้เห็นว่าประเทศสหรัฐอเมริกาเล็งเห็นถึงข้อดีของการกำหนดความผิดฐานดังกล่าวให้ครอบคลุมทุก ๆ การกระทำที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่หรือควบคุมรถ โดยไม่จำต้องเป็นว่ารถต้องก่อให้เกิดความเสียหายในขณะแล่นเพียงอย่างเดียวเท่านั้น

กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ก็ได้มีการกำหนดให้ความรู้ หรือการมีเหตุผลที่ควรจะรู้ (Knows or Ought Reasonably to Know) ได้ว่ายานพาหนะของผู้ขับขี่นั้นมีส่วนทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ทำให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ และต้องได้รับโทษหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าว คือ การไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือเท่าที่จำเป็น[11] โดยไม่ได้กำหนดว่ายานพาหนะดังกล่าวต้องขับเคลื่อนหรือแล่นอยู่หรือไม่ นอกจากนี้ กฎหมายดังกล่าวยังได้กำหนดขยายความกรณีที่ยานพาหนะเข้าไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องหยุดและให้ความช่วยเหลือเท่าที่จำเป็นด้วยเช่นกัน เช่น กรณียานพาหนะชนกับวัตถุอื่นใด หรือกรณียานพาหนะพลิกคว่ำออกจากถนนแล้วส่งผลกระทบ เป็นเหตุให้คนที่โดยสารมากับยานพาหนะนั้นหรือบุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายเป็นต้น[12]

ประเทศญี่ปุ่น กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งหมายความรวมถึงผู้ครอบครองยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะตายหรือได้รับบาดเจ็บ ต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด คือ การกระทำการเท่าที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ และป้องกันอันตรายที่จะเกิดบนถนน โดยกำหนดว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต้องเป็นผลมาจากการขับขี่ยานพาหนะโดยตรง ดังนั้น องค์ประกอบของความผิดที่สำคัญคือจะต้องมีการขับขี่รถเป็นสาเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ซึ่งคำว่า ขับขี่ ตามนิยามพระราชบัญญัติจราจรของประเทศญี่ปุ่น หมายถึง การ

---

[10] Supreme Court of Florida, No SC13-310 State of Florida VS. Zachariah Dorsett, February 26, 2015.

[11] Road Transport Act 2013, Section 146

[12] Road Transport Act 2013, Section 146 (2)

ขับเคลื่อนยานพาหนะบนท้องถนนตามวัตถุประสงค์หลักของยานพาหนะดังกล่าว[13] ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่าผู้ขับขี่ซึ่งรวมถึงผู้ควบคุมยานพาหนะที่มีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดนั้น ต้องเป็นการขับขี่ยานพาหนะซึ่งเคลื่อนที่ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นเช่นเดียวกับการตีความปรับใช้กฎหมายของประเทศไทย

ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีกำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องหยุดและกระทำการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเท่าที่จำเป็นเช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศอื่น ซึ่งกฎหมายได้กำหนดชัดเจนว่าต้องเป็นการขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และผู้ขับขี่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดและหลบหนีไป นอกจากนี้แนวทางคำพิพากษาศาลฎีกาที่ตัดสินลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีไปนั้น องค์ประกอบที่สำคัญที่สุดคือการเคลื่อนที่หรือแล่นของยานพาหนะเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดความเสียหาย และผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ออกไปจากที่เกิดเหตุด้วยเจตนาที่ไม่ต้องการให้หาตัวเจอ[14] ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าแนวทางการตีความปรับใช้กฎหมายของศาลประเทศสาธารณรัฐเกาหลีถือว่า การเคลื่อนที่หรือแล่นของยานพาหนะเป็นองค์ประกอบของการขับขี่ที่จะส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด เช่นเดียวกับประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น

จากการเปรียบเทียบองค์ประกอบความผิดของประเทศไทยและต่างประเทศที่กล่าวไปข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่า การให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายผ่านการบังคับใช้กฎหมายแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

(1) การขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะก่อให้เกิดความเสียหายอันจะก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่หรือควบคุมขึ้นนั้น จะต้องมีลักษณะของการขับเคลื่อน กล่าวคือ เป็นลักษณะทางกายภาพของการขับรถที่ต้องมีการแล่นหรือเคลื่อนที่ไปตามจุดมุ่งหมายของการใช้รถ และไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ดังนั้นหากเป็นการเข้าควบคุมยานพาหนะ แต่ยังไม่ได้มีการขับเคลื่อน แม้ยานพาหนะนั้นจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสียหายขึ้น ยกตัวอย่างเช่น นาย ก. จอดรถเพื่อรอเลี้ยวตรงทางกลับรถ แต่ นาย ข. ไม่ได้ระวังจึงขับรถอีกคันมาชนท้ายเป็นเหตุให้ นาย ข. ผู้ขับรถคันดังกล่าวได้รับบาดเจ็บ

---

[13] Road Traffic Act, Article (1) (xvii)

Driving: the act of operating a vehicle or streetcar (hereinafter referred to as a "vehicle, etc.") on a road in accordance with the primary purpose of such vehicle, etc.;

[14] Supreme Court Decision of August 20, 1996, 96Do1461.

หากถือเอาลักษณะทางกายภาพของการขับเคลื่อนรถแล้ว นาย ก. ย่อมไม่มีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามที่หน้าที่ที่กฎหมายกำหนด คือ การหยุดและให้ความช่วยเหลือแก่นาย ข. และย่อมไม่มีความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนีแต่อย่างใด

(2) การขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะก่อให้เกิดความเสียหายอันจะก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่หรือควบคุมขึ้นนั้น พิจารณาถึงองค์ประกอบทางด้านจิตใจ คือ การรู้หรือการใช้เหตุผลควรรู้ได้ว่ายานพาหนะของตนมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยมิได้ให้ความสำคัญกับลักษณะทางกายภาพ คือ การขับเคลื่อนรถ ดังนั้น ตามตัวอย่างข้างต้น หากพิจารณาตามหลักนี้ นาย ก. แม้จะไม่ได้มีการขับเคลื่อนรถ แต่การที่นาย ข. ขับมาชนท้ายรถของนาย ก. นาย ก. ย่อมรู้ได้ว่ารถของตนมีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้น นาย ก. จึงต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด คือการหยุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย และแจ้งไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หากฝ่าฝืนย่อมถือว่ามีความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีด้วยเช่นกัน

เมื่อพิจารณาถึงหลักการและเหตุผล รวมทั้งคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องหยุดและช่วยเหลือผู้เสียหาย รวมทั้งแจ้งเหตุไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ เนื่องจากกฎหมายต้องการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุช่วยบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ เพื่อตระหนักถึงมนุษยธรรมและคุณค่าของชีวิตบุคคล รวมทั้งลดภาระในการสอบสวนและเสาะหาพยานหลักฐานของเจ้าหน้าที่เพื่อมาเอาผิดกับผู้กระทำความผิด[15] ดังนั้น หากกฎหมายกำหนดให้น้ำหนักกับองค์ประกอบทางด้านจิตใจจากการที่ผู้ขับขี่รู้หรือควรรู้ได้ด้วยเหตุผลว่ายานพาหนะของตนเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะนั้นจึงต้องมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดเป็นหลักการสำคัญมากกว่าลักษณะทางกายภาพว่ารถมีการเคลื่อนที่หรือไม่ ย่อมทำให้กรอบและกฎเกณฑ์ในการบังคับใช้กฎหมายกว้างยิ่งขึ้น หรืออาจกล่าวได้ว่าหากมีการปลดระวางหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้กฎหมายที่มีการตีกรอบเฉพาะรถที่กำลังแล่นอยู่เท่านั้น ผู้ขับขี่หรือควบคุมรถจึงจะมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด เปลี่ยนให้ใช้ครอบคลุมทุกพฤติกรรมในการขับขี่หรือควบคุมรถโดยพิจารณาองค์ประกอบทางด้านความรู้ว่ายานพาหนะของตนมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จะ

---

[15] สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, “รายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 67,” วันที่ 3 พฤศจิกายน 2521.

ช่วยทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างยืดหยุ่น และตรงตามเจตนารมณ์ของการกำหนดความผิดตามมาตรานี้ อีกทั้งยังสอดคล้องกับหลักคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง

4.2 การกำหนดอัตราโทษ

ทฤษฎีการลงโทษเกี่ยวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่นำมาใช้เป็นหลักในการประกอบการพิจารณากำหนดอัตราโทษหรือเป็นกรอบในการกำหนดปริมาณโทษควรเป็นทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้ง (Deterrence Theory) ประกอบกับทฤษฎีการลงโทษอื่น ๆ กล่าวคือ หากลักษณะการกระทำมีความรุนแรง ส่งผลกระทบและสร้างความเดือดร้อนต่อสังคมมาก การกำหนดโทษก็ควรที่จะกำหนดโทษในระดับที่สูงและลงโทษหนักเพื่อให้ได้สัดส่วนกับความผิดที่เกิดขึ้น แต่หากกรณีการกระทำนั้นมีความรุนแรงน้อย และไม่ได้สร้างความเดือดร้อนให้แก่สังคมมาก การกำหนดโทษและการที่ผู้กระทำผิดจะได้รับโทษก็ควรลดหลั่นลงมา

4.2.1 การกำหนดระดับความผิดและอัตราโทษ

การลงโทษผู้กระทำความผิดควรกำหนดโทษให้มีความเหมาะสมกับความผิดและลักษณะความร้ายแรงแห่งการกระทำ รวมทั้งข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับพฤติการณ์แห่งคดี เช่น การกระทำความผิดครั้งแรกหรือเคยกระทำความผิดมาแล้ว เป็นต้น นอกจากนี้ การกำหนดอัตราโทษให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น ก็มีความสำคัญที่จะช่วยสะท้อนให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของการกระทำที่เรียกว่าอาชญากรรม กล่าวคือ หากอาชญากรรมใดที่รัฐเห็นว่ามีความสำคัญและรุนแรงส่งผลกระทบต่อสังคมมาก ควรที่จะต้องรับโทษในชั้นสูงสุด หากเป็นอาชญากรรมที่มีความรุนแรงอยู่ในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน อัตราโทษที่ควรได้รับก็ต้องอยู่ในระดับเดียวกันด้วย เพื่อให้การลงโทษนั้นได้สัดส่วนกับพฤติการณ์และความเสียหายที่เกิดขึ้น

ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 78 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก มีบทกำหนดโทษอยู่ในมาตรา 160 ซึ่งสามารถจัดกลุ่มลำดับชั้นโทษออกได้เป็น 2 ระดับ ดังนี้

(1) จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับการไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78

(2) จำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย

อัตราโทษและการลงโทษเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว และยับยั้งความคิดในการกระทำความผิด แต่เมื่อพิจารณาในตัวบทกำหนดโทษของความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามบทบัญญัติมาตรา 160 ซึ่งเป็นบทกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดมาตรา 78 พบว่ามีระวางโทษที่ต่ำเกินไป ไม่เหมาะสมกับสภาพของสังคมไทย และไม่อาจส่งผลเป็นการป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ กล่าวคือ บทกำหนดโทษไม่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะไม่หลบหนีแต่อย่างใด เนื่องจากการที่จะให้บทลงโทษมีผลเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดได้นั้น ขนาดของบทลงโทษควรได้สัดส่วนกับผลประโยชน์ที่จะได้รับจากกากระทำความผิด ประกอบกับสถิติข้อมูลจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ พบว่ามีผู้มาขอรับเงินช่วยเหลือจากกองทุนดังกล่าว ปีละไม่ต่ำกว่า 4,000 ราย และมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี[16] แสดงให้เห็นว่าผู้กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทกำหนดโทษของการหลบหนีแต่อย่างใด และเมื่อได้มีการบัญญัติให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ บทลงโทษที่กำหนดควรส่งผลต่อการป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ด้วยเช่นกัน โดยพิจารณาวิเคราะห์เปรียบเทียบจากหลักเหตุผลดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.2.1.1 ข้อเปรียบเทียบอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่กับอัตราโทษในความผิดอื่นที่มีลักษณะใกล้เคียง

(1) ความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

---

[16] สำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), "รายงานเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 3 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.oic.or.th/th/consumer/reports

การขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุที่สำคัญเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และความมึนเมายังส่งผลรบกวนกระบวนการคิดและตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Logical Thinking) นอกจากนี้ยังส่งผลเชื่อมโยงกับพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี กล่าวคือ ความมึนเมาเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจหลบหนีเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมากกว่าที่จะหยุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายและแสดงตัวต่อเจ้าพนักงาน[17] ดังนั้นผู้ศึกษาจึงใคร่ขอนำอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อทำการวิเคราะห์ในประเด็นเรื่องการกำหนดอัตราโทษต่อไป

ความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2)[18] โดยมีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนตามมาตรา 160 ตรี[19] จาการศึกษาพัฒนาการความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเปรียบเทียบกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี และไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าทั้งสองฐานความผิดดังกล่าวถูกบัญญัติไว้ตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 โดยกำหนดอัตราโทษแรกเริ่มสำหรับผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่ยอมปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 78 ให้ต้องได้รับโทษตามมาตรา 160 คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่หากการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย โทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับจะเพิ่มเป็นจำคุกไม่เกินสามเดือน ปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ[20] สำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

---

[17] Solnick SJ and Hemenway D., "Hit the Bottle and Run: The Role of Alcohol in Hit-and-Run Pedestrian Fatalities," Journal of Studies on Alcohol : 679-684.

[18] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2)

[19] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี

[20] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (18 มกราคม พ.ศ. 2522) มาตรา 160 บัญญัติว่า

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 กำหนดอัตราโทษแรกเริ่มสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนไว้ในมาตรา 157 คือ โทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท[21]

อัตราโทษดังกล่าวได้บังคับใช้เป็นระยะเวลากว่าสิบสามปี จนในปี พ.ศ. 2535 ได้มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษ โดยเพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานชนแล้วหลบหนีจากจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และหากเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตายจากเดิมจำคุกไม่เกินสามเดือน ปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เพิ่มเป็นจำคุกไมเกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และเพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นจากเดิมที่กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้กระทำผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท เพิ่มเป็นระวางโทษจำคุกไมเกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับมารวมไว้ในวรรคท้ายของมาตราเดียวกัน[22]

ต่อมาในปี พ.ศ. 2550 มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับฐานความผิดขับรถในขณะเมา

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

[21] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (18 มกราคม พ.ศ. 2522) มาตรา 157 บัญญัติว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท”

[22] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109/ตอนที่ 39 (6 เมษายน 2535), หน้า 1, มาตรา 30 บัญญัติว่า

“ให้ยกเลิกความในมาตรา 160 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไมเกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไมเกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

สุราหรือของเมาอย่างอื่น คือ ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนตร์เป็นที่นิยมกันอย่างแพรหลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ไดเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย จึงได้ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น[23] สาระสำคัญเกี่ยวกับอัตราโทษของความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ได้แก่การบัญญัติบทกำหนดโทษของความผิดฐานเมาแล้วขับแยกออกจากมาตรา 160 เดิม เป็นมาตรา 160 ตรี[24] โดยมีการปรับปรุงบทกำหนดโทษ ซึ่งสามารถจัดกลุ่มลำดับชั้นโทษออกได้เป็น 4 ระดับ ดังนี้[25]

(1) จำคุกไมเกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไมน้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(2) จำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไมน้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กรณีขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นไดรับอันตรายแกกายหรือจิตใจ

(3) จำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไมน้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กรณีขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นไดรับอันตรายสาหัส

(4) จำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท แลให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กรณีขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

นอกจากนี้พระราชบัญญัติดังกล่าวยังได้ กำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ไดขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นและความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นความผิดที่ไมอาจว่า

---

[23] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101ก (29 ธันวาคม 2550), หน้า 6.

[24] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101ก (29 ธันวาคม 2550), หน้า 1, มาตรา 11.

[25] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี

กล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้[26] โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่ได้ปรับปรุงการกำหนดโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีแต่อย่างใดและบังคับใช้เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

อย่างไรก็ดีเพื่อให้เห็นพัฒนาการของการแก้ไขอัตราโทษของทั้งสองฐานความผิดดังกล่าว จึงได้จัดทำในรูปตารางเพื่อสะดวกต่อการวิเคราะห์ ดังนี้

ปี พ.ศ. ที่มีการแก้ไข	**มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี**	**อัตราโทษ**	**มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา**	**อัตราโทษ**
พ.ศ. 2522	มาตรา 160	จำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จำคุกไม่เกินสามเดือน ปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากการไม่ปฏิบัติตาม	มาตรา 157	ปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

[26] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101ก (29 ธันวาคม 2550), หน้า 1, มาตรา 6 บัญญัติว่า

“ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ”

ปี พ.ศ. ที่มีการแก้ไข	มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี	อัตราโทษ	มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา	อัตราโทษ
		มาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย		
พ.ศ. 2535	มาตรา 160	จำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ จำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ หากการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย	มาตรา 160 วรรคท้าย	จำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ
พ.ศ. 2550		ไม่มีการแก้ไข	มาตรา 160 ตรี	จำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือ

ปี พ.ศ. ที่มีการแก้ไข	มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี	อัตราโทษ	มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา	อัตราโทษ
				ทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กรณีขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ จำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กรณีขับรถในขณะเมา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ปี พ.ศ. ที่มีการแก้ไข	มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี	อัตราโทษ	มาตรากำหนดโทษความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา	อัตราโทษ
				สุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กรณีขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

จากตารางแสดงพัฒนาการการแก้ไขบทกำหนดอัตราโทษข้างต้น มีข้อสังเกต ดังนี้

บทบัญญัติของความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น แต่แรกเริ่มมีเพียงโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาทเท่านั้น ในขณะที่รัฐให้ความสำคัญกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่มากกว่า โดยพิจารณาจากการที่กฎหมายกำหนดโทษจำคุกสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนด้วย ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 รัฐได้ให้ความสำคัญกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นมากขึ้น โดยมีการแก้กฎหมายกำหนดให้ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นต้องรับโทษเทียบเท่ากับความผิดฐานขับรถชนแล้ว

หลบหนี คือ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ อัตราโทษดังกล่าวได้บังคับใช้เรื่อยมา จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2550 รัฐได้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นอีกครั้ง โดยบัญญัติอัตราโทษของความผิดฐานดังกล่าวแยกออกไปเป็นมาตราเฉพาะต่างหาก ซึ่งในการแก้ไขครั้งนี้ได้มีการแบ่งแยกอัตราโทษตามระดับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น กำหนดให้มีระวางโทษขั้นต่ำที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด และเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น โดยโทษสูงสุดคือ หากขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 ถึง 200,000 บาท อย่างไรก็ตามในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายครั้งนี้ไม่ได้มีการแก้ไขอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี และไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วยแต่อย่างใด

การแก้ไขกฎหมายในเรื่องอัตราโทษในความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยไม่ได้พิจารณาแก้ไขปรับปรุงอัตราโทษในความผิดฐานชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้สอดคล้องกับอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น รวมทั้งให้สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยนั้น ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นไปอย่างไร้ประสิทธิภาพ อัตราโทษของความผิดฐานดังกล่าวไม่อาจป้องปรามยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดได้ กล่าวคือ ผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราและก่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีแนวโน้มที่จะหลบหนีไม่หยุดช่วยเหลือผู้เสียหายและแสดงตนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เนื่องจากความกลัวต่อการถูกจับกุมและอัตราโทษที่สูงในข้อหาขับขี่รถในขณะเมาสุรามากกว่าอัตราโทษของความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนี อีกทั้งแม้จะถูกจับกุมได้ในภายหลัง เจ้าหน้าที่ก็ไม่สามารถตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายได้ เนื่องจากระยะเวลาที่หลบหนีไปทำให้ร่างกายสามารถกำจัดปริมาณแอลกอฮอล์ออกได้หมด ส่งผลให้เจ้าพนักงานไม่สามารถแสวงหาพยานหลักฐานมาแจ้งข้อหาว่าผู้ขับขี่ขับขี่ในขณะเมาสุรา จึงแจ้งได้แต่เพียงข้อหาขับรถชนแล้วหลบหนีเท่านั้น ดังนั้น การที่บุคคลผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุตัดสินใจหลบหนี จึงเป็นไปไปตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Rational Decision Theory) จึงอาจกล่าวได้ว่า อัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีที่เบากว่าความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราที่ได้มีการแก้ไขในปี พ.ศ. 2550 อย่างมาก ไม่สามารถป้องปรามยับยั้งผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้ง (Deterrence) ได้

(2) ความผิดฐานประมาท

การขับขี่รถก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นถือเป็นการกระทำโดยประมาท ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่ต้องรับผิดฐานประมาท โดยฐานความผิดและอัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับย่อมขึ้นอยู่กับระดับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น อัตราโทษของความผิดฐานดังกล่าวย่อมส่งผลต่อความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ในแง่ของ การตัดสินใจหลบหนีของผู้กระทำความผิด โดยชั่งน้ำหนักระหว่างอัตราโทษความผิดฐานประมาท เปรียบเทียบกับความผิดฐานชนแล้วหลบหนี เนื่องจากความผิดทั้งสองฐานดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดหลายกรรมต่างกัน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ศาลลงโทษผู้นั้นทุกกรรมเป็นกระทงความผิดไป[27] ดังนั้นอัตราโทษของความผิดที่เกิดขึ้นก่อนการหลบหนีย่อมส่งผลอย่างมีนัยยะต่อการกระทำความผิดต่อเนื่อง คือ การหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุนั่นเอง

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงใคร่ขอนำอัตราโทษของความผิดฐานประมาท อันเป็นความผิดที่เกิดขึ้นก่อนการหลบหนี มาพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อทำการวิเคราะห์ในประเด็นเรื่องการกำหนดอัตราโทษต่อไป โดยแยกพิจารณาความผิดฐานประมาทตามระดับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

(2.1) การขับรถโดยประมาทอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ เป็น

---

[27] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 91 บัญญัติว่า

“เมื่อปรากฏว่าผู้ใดได้กระทำการอันเป็นความผิดหลายกรรมต่างกัน ให้ศาลลงโทษผู้นั้นทุกกรรมเป็นกระทงความผิดไปแต่ไม่ว่าจะมีการเพิ่มโทษ ลดโทษ หรือลดมาตราส่วนโทษด้วยหรือไม่ก็ตาม เมื่อรวมโทษทุกกระทงแล้วโทษจำคุกทั้งสิ้นต้องไม่เกินกำหนด ดังต่อไปนี้

(1) สิบปี สำหรับกรณีความผิดกระทงที่หนักที่สุดมีอัตราโทษ จำคุกอย่างสูงไม่เกินสามปี

(2) ยี่สิบปี สำหรับกรณีความผิดกระทงที่หนักที่สุดมีอัตราโทษ จำคุกอย่างสูงเกินสามปีแต่ไม่เกินสิบปี

(3) ห้าสิบปี สำหรับกรณีความผิดกระทงที่หนักที่สุดมีอัตราโทษ จำคุกอย่างสูงเกินสิบปีขึ้นไป เว้นแต่กรณีที่ศาลลงโทษจำคุกตลอดชีวิต”

ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ[28]

(2.2) การขับรถโดยประมาทอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส เป็นความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ[29]

(2.3) การขับรถโดยประมาทอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย เป็นความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท[30]

เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ มาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีอัตราโทษเริ่มต้นที่จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และสูงสุดอยู่ที่จำคุกไมเกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หากเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ระดับอัตราโทษที่ต่ำกว่าความเหมาะสม จึงไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว นอกจากนี้สามารถอธิบายได้ตามแนวคิดของทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Rational Decision Theory) ว่าการตัดสินใจดังกล่าวย่อมมีพื้นฐานจากการชั่งน้ำหนักระหว่างผลดีผลเสียระหว่างการเลือกที่จะหลบหนีหรือจะหยุดให้ความช่วยเหลือตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ อย่างไรก็ตามจากอัตราโทษดังกล่าวจะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดที่ไม่หลบหนีย่อมต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดในฐานความผิดประมาทซึ่งมีอัตราโทษสูงสุด คือหากความประมาทนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท ในขณะที่ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับจากการหลบหนี คือหากไม่ถูกจับกุม ผู้กระทำความผิดไม่ต้องรับโทษฐานประมาทและไม่ต้องชดใช้เยียวยาให้ผู้เสียหาย อย่างไรก็ตามแม้ถูกจับกุมได้ในภายหลัง โทษของ

---

[28] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390

[29] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300

[30] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291

ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อเจ้าพนักงาน ซึ่งเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นภายหลัง อันเป็นความผิดต่างกรรมต่างวาระอีกข้อหาหนึ่ง การคำนวณโทษจึงต้องนำทุกกรรมมารวมเป็นกระทงความผิดไป แต่เนื่องจากอัตราโทษที่น้อยจึงย่อมไม่ส่งผลต่อขนาดของบทลงโทษทั้งหมดที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับแต่แรก กล่าวคืออัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนไม่มีผลต่อการตัดสินใจยับยั้งความคิดของผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ให้หลบหนี และผลประโยชน์ดังกล่าวย่อมเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้กระทำความผิดตัดสินใจที่จะหลบหนี

4.2.1.2 ข้อเปรียบเทียบอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของประเทศไทยกับอัตราโทษในความผิดฐานเดียวกันของต่างประเทศ

จากการได้ศึกษาอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของประเทศไทย พบว่าความรุนแรงของโทษที่ยังไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิด ส่งผลให้อัตราโทษดังกล่าวไม่สามารถป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ตามทฤษฎีการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด ดังนั้นในส่วนนี้จึงเป็นการพิจารณาอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของต่างประเทศที่ได้เลือกมาศึกษา อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

การแบ่งระดับของอัตราโทษสอดคล้องกับทฤษฎีวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทนที่ได้รับอิทธิพลตามแนวความคิดของสำนักคลาสสิกที่กล่าวว่า การลงโทษที่ชอบธรรมจะต้องประกอบด้วย การลงโทษเพื่อทดแทนความเสียหายเพื่อให้เกิดความยุติธรรมและทำให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาที่เหมาะสม คุ้มครองประโยชน์แก่ส่วนรวม รวมไปถึงหลักความได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิด (Proportionality of Punishment) ที่มีหลักว่าจำนวนโทษที่ผู้กระทำความผิดควรได้รับต้องเท่ากับความเสียหายที่ผู้นั้นได้กระทำความผิด โดยพิจารณาทั้งด้านสภาพและ

ความหนักเบาของความผิด ความร้ายแรงทางศีลธรรมและความน่าตำหนิของพฤติการณ์แห่งการกระทำ[31]

การแบ่งระดับอัตราโทษตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของแต่ละประเทศ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ในความผิดฐานชนแล้วหลบหนี ได้กำหนดแบ่งแยกระดับความผิดและระดับโทษไว้อย่างชัดเจนตามลักษณะความรุนแรงของอันตรายที่เกิดขึ้นจากการกระทำดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ และมีอัตราโทษที่สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนี้

(1) ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นถึงแก่ความตาย จัดเป็นความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่หนึ่ง (First Degree Felonies) คือ จำคุกไม่เกิน 30 ปี และปรับไม่เกิน $10,000 หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ 320,000 บาท

(2) ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จัดเป็นความผิดความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สอง (Second Degree Felonies) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี และปรับไม่เกิน $10,000 หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ 320,000 บาท

(3) ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้บุคคลได้รับอันตรายแก่กายนอกเหนือจากอันตรายสาหัส จัดเป็นความผิดอาญาร้ายแรงขั้นที่สาม (Third Degree Felonies) ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และปรับไม่เกิน $5,000 หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ 160,000 บาท และ

(4) ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย จัดเป็นความผิดอาญาเล็กน้อยในขั้นที่สอง (Second Degree Misdemeanor) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 60 วัน และปรับไม่เกิน $500 หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ 16,000 บาท

กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้กำหนดอัตราโทษหลักในความผิดฐานชนแล้วหลบหนี คือ จำคุกขั้นสูง คือไม่เกิน 18 เดือน และปรับสูงสุดไม่เกิน 30 หน่วย

---

[31] ณรงค์ ใจหาญ, กฎหมายอาญา: ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย, หน้า 21-23.

โทษ หรือเท่ากับ 3,300 ดอลล่าร์ออสเตรเลีย แปลงเป็นเงินไทยประมาณ 83,000 บาท สำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังการชนเกิดขึ้น และหากกรณีเกิดความเสียหายร้ายแรงแก่บุคคลอันเป็นผลมาจากการชนแล้วหลบหนี กฎหมายได้กำหนดให้ต้องนำอัตราโทษสูงสุดบวกเพิ่มเข้าไปด้วย โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

(1) เพิ่มโทษจำคุกได้ไม่เกิน 7 ปี สำหรับการชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส และ

(2) เพิ่มโทษจำคุกได้ไม่เกิน 10 ปี สำหรับการชนแล้วหลบหนีนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดอัตราโทษในความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนี คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือ พร้อมกับแสดงตนและแจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ ต้องถูกลงโทษจำคุกพร้อมกับทำงานไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ 150,000 บาท

กฎหมายของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี แบ่งแยกการกำหนดอัตราโทษในความผิดฐานชนแล้วหลบหนีออกเป็น 2 กรณี กล่าวคือ

(1) จำคุกตลอดชีวิตและกำหนดโทษขั้นต่ำต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี ในกรณีผู้ขับขี่หลบหนีภายหลังจากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย หรือผู้เสียหายตายภายหลังจากที่ผู้ขับขี่หลบหนี ผู้นั้นต้องถูกลงโทษ

(2) จำคุกไม่ต่ำกว่า 1 ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า 5 ล้านวอน แต่ไม่เกิน 30 ล้านวอน หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ ปรับไม่น้อยกว่า 152,000 บาท แต่ไม่เกิน 913,000 บาท กรณีผู้ขับขี่หลบหนีเป็นเหตุให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บ

จากการเปรียบเทียบการแบ่งระดับอัตราโทษ จะเห็นได้ว่า ทุกประเทศได้กำหนดแบ่งแยกระดับอัตราโทษที่แตกต่างกันออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศสหรัฐอเมริกา มีการแบ่งแยกระดับอัตราโทษออกถึง 4 ลักษณะตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น แตกต่างกับประเทศญี่ปุ่นที่กำหนดรวมเป็นอัตราโทษระดับเดียว ประกอบกับการพิจารณาตามแนวความคิดทฤษฎี

วัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนความผิด รวมถึงหลักความได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิด ที่กำหนดว่าจำนวนโทษที่ผู้กระทำความผิดควรได้รับต้องเท่ากับความเสียหายที่ผู้นั้นได้กระทำดังกล่าวมากที่สุด ดังนั้นเกณฑ์ในการแบ่งอัตราโทษจึงต้องพิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น ให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษหนักเบาแตกต่างกันไปในแต่ละกรณี ด้วยเหตุนี้การแบ่งระดับอัตราโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของมลรัฐฟลอริดา ประเทศสหรัฐอเมริกา จึงสอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าวมากที่สุด

อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าอัตราโทษในความผิดฐานดังกล่าวของทุกประเทศที่ได้นำมาทำการศึกษาเปรียบเทียบ พบว่ามีอัตราโทษที่สูงกว่าประเทศไทยทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นโทษจำคุกหรือโทษปรับ ซึ่งอัตราโทษที่สูงดังกล่าวนี้ย่อมส่งผลต่อการป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ ตามทฤษฎีการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด

นอกจากนี้ แนวคิดในการกำหนดความผิดอาญาที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสังคม จะต้องพิจารณาจากระดับความเบี่ยงเบนจากมาตรฐานความประพฤติปกติทั่วไปของคนในสังคม การลงโทษควรให้ได้ระดับและเหมาะสมกับอาชญากรรม ซึ่งหมายความว่าความหนักเบาของการลงโทษจะต้องกำหนดตามความร้ายแรงแห่งอันตรายของผู้กระทำความผิด รวมทั้งลักษณะอันเป็นภัยมากกว่ากรณีปกติ อันเป็นแนวความคิดของสำนักคลาสสิก[32] กฎหมายที่เกี่ยวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนียังได้บัญญัติเหตุฉกรรจ์ หรือเหตุแห่งการเพิ่มโทษแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ดังนี้

ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดาได้เล็งเห็นถึงปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวเร่งให้ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหลบหนีไป นั่นก็คือ การขับขี่รถในขณะเมาสุรา รวมถึงเล็งเห็นว่าหากอัตราโทษของทั้ง 2 ฐานความผิดดังกล่าวมีความแตกต่างกันมาก จะส่งผลให้ผู้กระทำความผิดตัดสินใจหลบหนีออกจากที่เกิดเหตุไปก่อน เนื่องจากเกรงกลัวโทษในความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรามากกว่าอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล เหตุผลที่กล่าวมานี้จึงเป็นแรงผลักดันให้มีการแก้ไขกฎหมาย โดยกำหนดว่ากรณีชนแล้วหลบหนีเป็น

---

[32] นรินทร์ ไทรฟัก, "การรับโทษหนักขึ้นเนื่องจากการเพิ่มโทษกับเหตุฉกรรจ์ในคดีอาญา" (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 19-25.

เหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้สันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับขี่ในขณะมึนเมา และกำหนดให้ศาลต้องลงโทษจำคุกขั้นต่ำ 4 ปี สำหรับกรณีดังกล่าว[33]

ยิ่งไปกว่านั้น มลรัฐฟลอริดายังเห็นถึงกลุ่มของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเสี่ยงต่อการถูกชนแล้วหลบหนี จึงได้มีการจัดประเภทของกลุ่มคนดังกล่าวขึ้น เรียกว่า ผู้เสียเปรียบในการใช้รถใช้ถนน (Vulnerable Road User)[34] และให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่บุคคลกลุ่มนี้ โดยการกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหลบหนี ต้องรับโทษเพิ่มขึ้นจากกรณีปกติ 1 ระดับ หากผู้เสียหายเป็นผู้เสียเปรียบในการใช้รถใช้ถนน อันถือเป็นการบัญญัติเพิ่มโทษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษตามสมควร มุ่งถึงความยุติธรรมเป็นหลัก โดยพิจารณาจากความหนักเบาของความเสียหายที่เกิดจากการกระทำความผิด และพิจารณาถึงกลุ่มบุคคลที่ควรได้รับความคุ้มครองเป็นพิเศษ

กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ กำหนดเหตุเพิ่มโทษในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดซ้ำเอาไว้ด้วยอย่างชัดเจน คือ หากเป็นกรณีกระทำความผิดในข้อหาเดิมเป็นครั้งที่สองเป็นต้นไป ภายใน 5 ปี อัตราโทษปรับจะสูงขึ้นเป็น 50 หน่วยโทษ หรือเท่ากับ 5,500 ดอลล่าร์ออสเตรเลีย แปลงเป็นเงินไทยประมาณ 138,000 บาท หรือจำคุก 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อดีของวิธีการเพิ่มโทษทางอาญา เป็นหลักการสากลที่หลาย ๆ ประเทศนำมาบังคับใช้แก่ผู้กระทำความผิดซ้ำ อีกทั้งการกำหนดเหตุเพิ่มโทษในกรณีกระทำความผิดซ้ำยังสอดคล้องกับแนวคิดและวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนความผิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical School) และวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด นอกจากนี้การกระทำความผิดซ้ำ ย่อมแสดงให้เห็นถึงเจตนาที่ชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำว่ามิได้สำนึกหรือเกรงกลัวต่อกฎหมาย การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำจึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมในการป้องปรามอาชญากรรม เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบ และไม่ให้คนในสังคมเอาเป็นเยี่ยงอย่าง[35] ซึ่งผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการที่ประเทศออสเตรเลียบัญญัติเป็นกรณีเฉพาะให้มีการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ในกรณีกระทำความผิดซ้ำ จะช่วยป้อมปรามและยับยั้งการ

---

[33] The Professional Staff of the Committee on Appropriations, “Bill Analysis and Fiscal Impact Statement on Aaron Cohen Life Protection Act.”

[34] The 2016 Florida Statute, Section 316.027 (b)

[35] อัจฉรียา ชูติอนันต์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, หน้า 130.

กระทำความผิด ส่งผลต่อการลดอาชญากรรมในสังคม และทำให้คนเกรงกลัวและเคารพกฎหมายมากยิ่งขึ้น

กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นบัญญัติเหตุเพิ่มโทษ คือ กรณีความตายหรือการได้รับบาดเจ็บเป็นผลมาจากการขับขี่ยานพาหนะของผู้ขับขี่โดยตรง ผู้ขับขี่ต้องได้รับโทษเพิ่มขึ้นเป็นจำคุกพร้อมกับทำงานไม่เกิน 10 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน หรือแปลงเป็นเงินไทยประมาณ 300,000 บาท

เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายไทย พบว่ากฎหมายไทยในเรื่องขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ได้มีการแบ่งแยกการลงโทษในลักษณะเช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากพฤติกรรมการชนที่เกิดขึ้นก่อนการหลบหนีนั้น สามารถนำกฎหมายในความผิดฐานประมาทมาปรับใช้ได้อยู่แล้ว กรณีจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเพิ่มโทษเช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นแต่อย่างใด

กฎหมายของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมีบทบัญญัติเพิ่มโทษ แบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ ในกรณีถ้าผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเคลื่อนย้ายผู้เสียหายออกจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุ และหลบหนีไปหลังจากทิ้งผู้เสียหายไว้ หากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย หรือตายภายหลังจากที่ผู้ขับขี่หลบหนี กฎหมายกำหนดอัตราโทษถึงขั้นประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่ต่ำกว่า 5 ปี และหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่ต่ำกว่า 3 ปี

กฎหมายของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีกำหนดเหตุเพิ่มโทษในลักษณะที่แตกต่างจากประเทศอื่น โดยพิจารณาจากการเคลื่อนย้ายผู้เสียหาย เพื่อปกปิดการกระทำความผิด แล้วหลบหนีไป อันเป็นการกระทำที่เพิ่มความเสี่ยงให้กับผู้เสียหายมากขึ้น และมีการลงโทษการกระทำดังกล่าวอย่างหนัก เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศไทย พบว่า ความผิดฐานชนแล้วหลบหนีไม่มีบทบัญญัติเพิ่มโทษในกรณีดังกล่าว แต่เนื่องจากการเคลื่อนย้ายผู้เสียหายออกจากสถานที่เกิดเหตุเพื่อปิดบังอำพรางการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น ถือเป็นการกระทำอีกกรรมหนึ่งต่างหากแยกออกจากการหลบหนี ซึ่งอาจนำประมวลกฎหมายอาญาในเรื่องของการกระทำโดยเล็งเห็นผลมาปรับใช้ได้อยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติเหตุเพิ่มโทษในกรณีเช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

เหตุเพิ่มโทษอันทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นในทุกประเทศที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ย่อมสอดคล้องกับเหตุผลและแนวคิดทางอาชญาวิทยาในเรื่องวัตถุประสงค์ของการลงโทษที่แตกต่างกันไปในแต่ละสังคม อีกทั้งเพื่อให้การกำหนดโทษได้สัดส่วนกับความผิด เนื่องจากสภาพแห่งความผิด อาจมีความร้ายแรงที่ไม่เท่ากัน ดังนั้นหากมีการกำหนดโทษตายตัวในความผิดแต่ละฐานโดยมิได้คำนึงถึงการกำหนดโทษให้หนักขึ้นในกรณีที่มีพฤติการณ์ร้ายแรง หรือกลุ่มบุคคลที่กฎหมายควรให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษ ก็อาจทำให้การลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นเป็นไปอย่างไม่เสมอภาค ส่งผลให้ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย รวมถึงประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายลดลงด้วย

นอกจากประเด็นเรื่องอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีที่ต่างประเทศได้กำหนดเอาไว้สูงกว่าประเทศไทยแล้ว ประเด็นเรื่องสภาพปัญหาของการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในแต่ละประเทศก็ปรากฏเช่นเดียวกับประเทศไทยมาก่อน คือมีสถิติการเกิดปัญหาการชนแล้วหลบหนีที่สูง และทุกประเทศต้องการให้มีการลดพฤติกรรมที่ไม่เป็นที่ยอมรับเช่นนี้ จึงได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการเพิ่มอัตราโทษ ในขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยพบว่าแม้จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีล่าสุดเมื่อปี พ.ศ. 2535 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) รวมระยะเวลาบังคับใช้จนถึงปัจจุบันกว่า 25 ปีแล้ว ดังนั้น อัตราโทษทั้งโทษจำคุกและโทษปรับจึงไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิด และไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.2.1.3 ข้อพิจารณาอัตราโทษ ในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

ปัจจุบันอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถป้องปรามการกระทำความผิด ตามทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษแบบอรรถประโยชน์ แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 78 ประกอบมาตรา 160 พระราชบัญญัติจราจรทางบก แต่ก็ยังปรากฏว่าการกระทำความผิดดังกล่าวมิได้ลดลงแต่อย่างใดและยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญ แสดงให้เห็นว่าการที่ผู้ขับขี่ตัดสินใจที่จะหลบหนีภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุโดยเห็นถึงผลประโยชน์ (Benefit) ของการหลบหนีและไม่แจ้ง

พนักงานเจ้าหน้าที่ตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด มากกว่าสิ่งที่จะต้องเสียไป (Cost) หากถูกจับกุมดำเนินคดีและต้องรับโทษตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล ด้วยเหตุนี้ หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษของการกระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ให้สูงขึ้น จะทำให้ผู้ที่คิดจะลงมือกระทำความผิดเกิดความกลัว อันเป็นการข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิดทั้งการข่มขู่โดยทั่วไป คือเพื่อไม่ให้ประชาชนเอาเป็นเยี่ยงอย่าง และการข่มขู่เฉพาะราย คือ เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดตัดสินใจที่จะหลบหนีเนื่องจากการชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์ที่จะได้รับและสิ่งที่จะต้องเสียไปหากถูกจับกุม อันเป็นไปตามทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อยับยั้งป้องปรามการกระทำความผิด

นอกจากนี้การเสนอแนวทางเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษดังกล่าว ยังสอดคล้องกับทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล กล่าวคือ พฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี สามารถอธิบายพฤติกรรมได้ตามสมมติฐานตามแบบจำลองว่าด้วยการเลือกอย่างมีเหตุมีผลได้ว่า ผู้ขับขี่มีเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์เช่นเดียวกับคนทั่วไป และทำเพื่อตอบสนองต่อสิ่งจูงใจ การที่ผู้ขับขี่ตัดสินใจเลือกที่จะหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุขึ้นและไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด คือการหยุดและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายตามควร รวมทั้งแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบ ก็เนื่องจากประเมินว่าผลประโยชน์ (Benefits) ที่ตนจะได้รับจากการหลบหนีสูงกว่าต้นทุน (Cost) ในการก่ออาชญากรรมหรือถูกจับได้ภายหลัง

ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการหลบหนี คือผลประโยชน์ประเภทที่ไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ คือ การปฏิเสธความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้น การไม่ต้องถูกจับกุมดำเนินคดีและรับโทษตามกฎหมาย ซึ่งผลประโยชน์ดังกล่าวนี้ไม่อาจถูกริบได้ และถือเป็นแรงจูงใจอย่างหนึ่งให้ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเลือกที่จะหลบหนีไป ดังนั้นการยับยั้งการกระทำความผิดประเภทนี้ก็คือต้องลดความคาดหมายของอาชญากรในผลประโยชน์ที่ไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ โดยผ่านบทลงโทษ อันได้แก่ การลงโทษประหารชีวิต จำคุก และปรับเท่านั้น

ส่วนต้นทุนคาดหมายของอาชญากร (Expected Costs) หมายถึงสิ่งที่อาชญากรคิดก่อนตัดสินใจกระทำความผิด ซึ่งประกอบด้วย ขนาดของบทลงโทษ (Magnitude of Punishment)

และโอกาสในการถูกจับกุม (Probability of Apprehension)[36] ซึ่งความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ขนาดของบทลงโทษสูงสุด คือ โทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย แต่ก็ไม่สามารถยับยั้งป้องปรามการหลบหนีได้ เนื่องจากระยะเวลาในการจำคุกไม่นาน โทษปรับที่มีจำนวนน้อย ต้นทุนคาดหมายของผู้กระทำความผิดก็ย่อมต่ำลง ผู้กระทำความผิดคิดว่าคุ้มค่าที่จะยอมเสี่ยงและแม้ถูกจับได้ภายหลังก็ยอมรับได้เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดหรือการหลบหนีไป นอกจากนี้โอกาสในการถูกจับกุมเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอีกประการหนึ่งของต้นทุนคาดหมายของอาชญากร และมีความสัมพันธ์กับขนาดของบทลงโทษ คือ ต้นทุนของอาชญากรจะสูงสุด หากขนาดของบทลงโทษที่ใหญ่ประกอบกับโอกาสในการถูกจับกุมที่มีมาก ในทางตรงกันข้ามหากขนาดบทลงโทษใหญ่ แต่โอกาสในการถูกจับกุมน้อย หรือโอกาสในการถูกจับกุมมีมากแต่ขนาดบทลงโทษที่เล็ก ก็จะทำให้ต้นทุนของอาชญากรลดลง[37] หากเพิ่มต้นทุนของอาชญากรโดยการเพิ่มขนาดบทลงโทษและเพิ่มโอกาสในจับกุมก็จะช่วยให้เกิดผลสองชั้น (Double Effect) คือต้นทุนคาดหมายของอาชญากรจะเพิ่มขึ้นจนไม่คุ้มค่าที่จะกระทำความผิด แต่อย่างไรก็ตามหากปรากฏว่าโอกาสในการจับกุมผู้กระทำความผิดมีน้อย ขนาดของบทลงโทษก็ควรเพิ่มให้สูงขึ้นเพื่อยับยั้งการกระทำความผิด

การออกแบบระบบการลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมกับบริบทกับความผิดที่เกิดขึ้น คือ การเพิ่มต้นทุนคาดหมายของอาชญากร ทั้งในปัจจุบันบทกำหนดโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถป้องปรามหรือยับยั้งการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดได้ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะปัญหาอัตราโทษที่ต่ำเกินกว่าระดับที่เหมาะสมไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป อีกทั้งความน่าจะเป็นในการถูกจับกุมหรือโอกาสในการถูกจับกุมอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ เห็นได้จากไม่มีการบันทึกสถิติการกระทำความผิดในข้อหาขับขี่รถชนแล้ว

---

[36] ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2559), หน้า 80.

[37] เรื่องเดียวกัน, หน้า 83.

หลบหนีและไม่แสดงตัวต่อเจ้าพนักงาน[38] ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์อดีตผู้บังคับการตำรวจทางหลวง[39] ท่านได้ให้ข้อมูลว่า

"คดีความผิดฐานชนแล้วหลบหนีส่วนมากนั้นตำรวจไม่สามารถจับกุมตัวผู้กระทำความผิดได้ ทำให้การทำสำนวนส่วนใหญ่จึงต้องทำเป็นสำนวนไม่มีตัว ซึ่งจะไม่มีการตัดเลขคดีของโรงพักออกมา เพราะการจับกุมตัวผู้กระทำความผิดไม่ได้ย่อมส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์การทำงานขององค์กร จึงทำให้ไม่มีการรวบรวมสถิติดังกล่าวเหมือนเช่นข้อหาความผิดจราจรอื่น ๆ เช่น พวกคดีเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด คดีแข่งรถบนทางสาธารณะ เหล่านี้เป็นต้น"

แต่อย่างไรก็ตาม แม้ทางตำรวจจะไม่มีการจัดทำสถิติในเรื่องดังกล่าว แต่ท่านยังได้แสดงความเห็นและให้การยืนยันว่าการกระทำดังกล่าวถือเป็นปัญหาสำคัญ ดังนี้

"ในมุมมองของผม เมื่อพูดถึงปัญหาชนแล้วหนี ถ้าไม่หนีผู้เสียหายที่ตายก็อาจจะไม่ตาย สาหัสอาจจะเป็นไม่สาหัส หรือบาดเจ็บเล็กน้อยอาจจะไม่เป็นไรเลย แต่ถ้าไม่หยุดให้ความช่วยเหลือจากบาดเจ็บเล็กน้อยก็จะเป็นมาก บาดเจ็บมากก็อาจจะสาหัส และสาหัสก็อาจจะถึงตายได้ และตามข่าวหรือตามสื่อต่าง ๆ ก็ปรากฏให้เห็นอยู่อย่างเสมอ ปัญหาดังกล่าวผมจึงมองว่าเป็นปัญหาที่สำคัญมากในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน" นอกจากนี้ท่านยังมีข้อเสนอแนะว่า

"การจะแก้ปัญหาดังกล่าวได้ต้องศึกษาถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดการหลบหนี อันได้แก่ มูลเหตุจูงใจต่าง ๆ เช่น ชนแล้วไม่มีใครเห็น หรือเห็นว่าตายแน่นอน หรือบางพื้นที่ เช่นในภาคใต้ คนขับรถชนอาจกลัวถูกทำร้าย ก็เลือกที่จะหลบหนีไปดีกว่า หรือผู้ขับขี่อาจจะกระทำความผิดอื่นหรือมีความผิดติดตัวมาก่อนก็เลยหลบหนีไป แสดงให้เห็นว่าผลประโยชน์ของการหลบหนีมีมากกว่าการอยู่ช่วยเหลือและแสดงตัว นอกจากนี้โทษของเรื่องนี้ก็เบามากเมื่อเปรียบเทียบกับความผิดจราจรฐานอื่น การแก้ปัญหาเรื่องนี้ควรแก้ที่มูลเหตุจูงใจซึ่งเป็นตัวเร่งให้เกิดการหลบหนี และสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนไปพร้อมกันด้วย"

---

[38] สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่แผนกสถิติและวิจัย, กองบังคับการตำรวจจราจร, 10 เมษายน 2560

[39] สัมภาษณ์ พลตำรวจตรีพงษ์สิทธิ์ แสงเพชร, อดีตผู้บังคับการตำรวจทางหลวง, 4 เมษายน 2560

ดังนั้น การนำเสนอให้มีการเพิ่มอัตราโทษจำคุกและปรับให้สูงขึ้นจึงสอดคล้องกับแนวความคิดดังกล่าวอันเป็นการเพิ่มต้นทุนคาดหมายของอาชญากรนอกเหนือจากการลงทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพหรือโอกาสในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษซึ่งถือเป็นวิธีการแก้ปัญหาอีกทางหนึ่ง

จากรายงานวิจัยของโครงการวิเคราะห์กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมทางอาญาด้วยเศรษฐศาสตร์ได้เสนอข้อสรุปว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นหนึ่งในกฎหมายหลายฉบับที่มีอัตราโทษในส่วนค่าปรับไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป กล่าวคือมีอัตราค่าปรับอยู่ในระดับต่ำเกินสมควร ทำให้ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์การลงโทษแบบข่มขู่ป้องปรามการกระทำความผิดได้[40] ซึ่งความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ปรากฏในพระราชบัญญัติดังกล่าวมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 โดยบทกำหนดโทษได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อปี พ.ศ. 2535 และไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกแต่อย่างใด รวมระยะเวลาบังคับใช้กว่า 25 ปี ดังนั้นจำนวนค่าปรับในความผิดฐานนี้จึงไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป ควรต้องมีการแก้ไขโดยการเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้น

อนึ่ง การพิจารณาเพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ยังมีข้อพิจารณาเพิ่มเติมในเรื่องของการรอการกำหนดโทษ การรอการลงโทษ และอายุความ ดังต่อไปนี้

(1) การรอการกำหนดโทษและการรอการลงโทษ

การรอการกำหนดโทษและรอการลงโทษ ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56[41] วรรคแรก โดยมีหลักเกณฑ์ คือ ผู้กระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุกหรือปรับ และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี ไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม ถ้าปรากฏว่า

1) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือ

---

[40] สมเกียรติ ตั้งกิจวาณิชย์ และคณะ, นิติศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2554), หน้า 23.

[41] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56

2) เคยรับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ

3) เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่า 5 ปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

เมื่อศาลได้คำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด ศาลจะพิพากษารอการกำหนดโทษไว้ หรือกำหนดโทษไว้แต่รอการลงโทษแล้วปล่อยตัวไปได้

หลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงต้องนำมาประกอบการพิจารณาในการเพิ่มอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จากการศึกษาถึงสาเหตุของการกระทำความผิดดังกล่าว พบว่าผู้กระทำความผิดอาจไม่ได้เกิดขึ้นจากเจตนาชั่วร้ายเสมอไป เช่น การตกใจกลัวจึงหลบหนีไป เป็นต้น ดังนั้นการกำหนดอัตราโทษจึงควรเปิดช่องให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการรอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษได้ด้วย โดยกำหนดให้มีระวางโทษขั้นต่ำในแต่ละกรณีไม่เกิน 5 ปี อย่างไรก็ตามเพื่อให้อัตราโทษสามารถป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ และส่งเสริมให้คนในสังคมตระหนักถึงความร้ายแรงจากการหลบหนี จึงควรกำหนดในส่วนของการระวางโทษขั้นสูงให้ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นประกอบกับสาเหตุที่ทำให้เกิดการหลบหนีโดยหลัก คือ การขับขี่ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงส่งผลให้ผู้กระทำความผิดตัดสินใจเลือกที่จะหลบหนีไปมากกว่าอยู่ช่วยเหลือผู้เสียหายด้วยเหตุนี้ จึงควรกำหนดให้มีระวางโทษเช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เพื่อลดมูลเหตุจูงใจในการหลบหนี ดังนี้

1) กรณีชนแล้วหลบหนีต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2) กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3) กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

4) กรณีชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) อายุความ

ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 95[42] กำหนดให้คดีอาญาต้องฟ้องและได้ตัวผู้กระทำความผิดมายังศาลภายในกำหนดอายุความ ซึ่งนับแต่วันที่กระทำความผิด มิเช่นนั้นถือว่าเป็นอันขาดอายุความ โดยอายุความกำหนดตามระวางโทษของความผิด ดังนี้

1) 20 ปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุก 20 ปี

2) 15 ปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกกว่า 7 ปีแต่ยังไม่ถึง 20 ปี

3) 10 ปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกกว่า 1 ปี ถึง 7 ปี

4) 5 ปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกกว่า 1 เดือน ถึง 1 ปี

5) 1 ปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 เดือนลงมา หรือต้องระวางโทษอย่างอื่น

ปัจจุบันอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ คือ ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน และหากเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวนั้น ส่งผลให้อายุความสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่มีเพียง 5 ปี นับแต่วันที่กระทำความผิด ดังนั้นหากมีการเพิ่มอัตราโทษสูงตามที่ได้กล่าวไปในหัวข้อที่แล้ว ย่อมส่งผลให้อายุความสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี และไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย เพิ่มสูงขึ้นเป็น 10 ปี ซึ่งอายุความที่เพิ่มขึ้นเช่นนี้ ย่อมเป็นผลดีต่อกระบวนการยุติธรรมในการตามจับตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ในทางกลับกันก็ย่อมส่งผลเสียต่อผู้กระทำความผิดที่จะต้องหลบหนีไปถึง 10 ปี คดีจึงจะเป็นอันขาดอายุความ

---

[42] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 95

4.3 มาตรการพิเศษ

การใช้โทษทางอาญาเพียงอย่างเดียวกับการกระทำความผิดบางฐานไม่สามารถป้องปรามการกระทำความผิดได้อย่างแท้จริง ประเทศต่าง ๆ จึงได้พัฒนาแนวคิดเกี่ยวกับโทษทางปกครอง รวมถึงมาตรการพิเศษต่าง ๆ มาประกอบการลงโทษทางอาญา โดยมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อให้เกิดความสงบสุขในสังคม ป้องกันอาชญากรรม แก้ไขปัญหาความขัดแย้ง รวมถึงคุ้มครองความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเครื่องชี้วัดความสำเร็จของกระบวนการยุติธรรมประการหนึ่ง คือ ประสิทธิภาพในการลงโทษและมาตรการพิเศษที่นำมาใช้ควบคู่กับการลงโทษ เพราะถ้าหากการลงโทษและมาตรการพิเศษไม่มีประสิทธิภาพ การป้องปรามอาชญากรรมก็ย่อมไม่บรรลุเป้าหมาย ในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการพิเศษที่นำมาบังคับเกี่ยวกับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของต่างประเทศกับประเทศไทย และชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้มาตรการเหล่านั้น โดยแบ่งเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

4.3.1 มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แบ่งขั้นตอนที่ให้อำนาจในการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวนี้ ออกเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนในชั้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อได้ตัวผู้กระทำความผิดมาอยู่ในอำนาจสอบสวน และขั้นตอนในชั้นศาลเมื่อมีคำพิพากษาว่าผู้นั้นกระทำความผิด

ในขั้นตอนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ได้ไม่เกินครั้งละ 60 วัน และสามารถบันทึกคะแนนของผู้กระทำความผิดในข้อหาขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้ 40 คะแนน กรณีผู้นั้นมีคะแนนรวมกันเกิน 60 คะแนน จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน หากกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้ง ภายใน 1 ปี ต้องเข้ารับการอบรมวินัยจราจรเป็นเวลา 3 ชั่วโมง และหากกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้ง ภายใน 1 ปี และมีคะแนนรวมเกิน 60 คะแนน จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับเข้ารับการอบรมวินัยจราจรก่อนที่จะไปสอบเพื่อรับใบขับขี่คืน

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันพบว่า มาตรการยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือมาตรการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161 ไม่อาจส่งผลป้องปราม

ยับยั้งการกระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ โดยปรากฏจากสถิติข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พบว่ามีผู้มาขอรับเงินช่วยเหลือจากกองทุนดังกล่าวปีละไม่ต่ำกว่า 4,000 ราย และมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี[43]

เมื่อศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของการบังคับใช้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ปรากฏอำนาจในการควบคุม โดยการออกใบอนุญาตขับขี่ ไปจนถึงมาตรการลงโทษโดยการยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เป็นอำนาจของกรมตำรวจกระทรวงมหาดไทย โดยนายทะเบียนที่ทำหน้าที่ดังกล่าวคือข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียน[44] ต่อมาเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2530 ได้มีการออกพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่ปัจจุบันงานทะเบียนและจัดเก็บภาษีรถและล้อเลื่อนได้แยกไปปฏิบัติอยู่ที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และที่กรมตำรวจกระทรวงมหาดไทย ทำให้ไม่สะดวกแก่การควบคุม สมควรโอนอำนาจหน้าที่ กิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการตำรวจ ลูกจ้าง และเงินงบประมาณของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ดังนั้นอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถจึงเป็นของกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

เมื่อวิเคราะห์จากประวัติความเป็นมาของการโอนอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับขี่จากกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปยังกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม แม้จะมีวัตถุประสงค์เพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมตำรวจ (ปัจจุบันคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) และเพื่อสะดวกแก่การควบคุมงานทะเบียน แต่การโอนอำนาจดังกล่าว กลับสร้างปัญหาเพิ่มเติมในด้านการบังคับใช้มาตรการลงโทษผ่านทางใบอนุญาตขับขี่ กล่าวคือ ในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่สามารถไปขอออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่โดยการแจ้งหายกับ

---

[43] สำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), "รายงานเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 3 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.oic.or.th/th/consumer/reports

[44] พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4

กรมการขนส่งทางบก ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์อดีตผู้บังคับการตำรวจทางหลวง[45] ท่านได้กล่าวว่า

“มาตรการเกี่ยวกับการยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในส่วนของตำรวจนั้น ไม่ได้มีการแจ้งข้อมูลดังกล่าวไปยังกรมการขนส่งทางบก ทำให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นยังไม่เป็นระบบเดียวกัน ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานตำรวจและกรมการขนส่งทางบก คือเมื่อตำรวจยึดแล้วก็ไม่ได้ส่งข้อมูลไปยังกรมการขนส่ง จึงทำให้ผู้กระทำความผิดมีช่องทางแก้ไขโดยการไปแจ้งหายแล้วขอออกใบใหม่ได้”

จากข้อมูลดังกล่าวจึงสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาการบังคับใช้มาตรการยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือมาตรการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในขั้นตอนของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น เกิดจากการขาดการประสานข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานตำรวจและกรมการขนส่งทางบก ส่งผลให้หน่วยงานตำรวจซึ่งเป็นหน่วยงานที่บังคับใช้มาตรการดังกล่าวจึงไม่มีฐานข้อมูลที่จะเรียกดูประวัติการกระทำผิดกฎจราจรของประชาชน ดังนั้น มาตรการบันทึกคะแนนการกระทำความผิดที่บันทึกจากหลายฐานความผิด หากมีคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยมีกำหนดไม่เกิน 90 วัน และอีกกรณีหนึ่ง คือ กรณีกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้งภายในกำหนดเวลา 1 ปี และมีคะแนนรวมเกินกว่า 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรมทดสอบความรู้ รวมทั้งถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ด้วย จึงบังคับใช้ไม่ได้จริงในทางปฏิบัติ และส่งผลให้มาตรการพักใช้ในอนุญาตขับขี่เกี่ยวเนื่องกับมาตรการบันทึกคะแนนจึงบังคับใช้ไม่ได้ผล

ในขั้นตอนของศาลในการการบังคับมาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ สำหรับคดีขับขี่ชนแล้วหลบหนีนั้น กฎหมายมิได้กำหนดว่าศาลจะต้องสั่งพักใช้หรือเพิกถอนในกรณีผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีโดยเฉพาะแต่อย่างใด แต่ได้บัญญัติให้เป็นดุลพินิจของศาลในกรณีที่ศาลพิพากษาว่าผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดจริง นอกจากโทษที่จะได้รับสำหรับการกระทำดังกล่าวแล้ว หากศาลเห็นว่าการที่ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมี

[45] สัมภาษณ์ พลตำรวจตรีพงษ์สิทธิ์ แสงเพชร, อดีตผู้บังคับการตำรวจทางหลวง, 4 เมษายน 2560

อำนาจที่จะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้[46] ซึ่งทำให้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ไม่ใช่มาตรการที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีโดยเฉพาะแต่อย่างใด

จากการศึกษามาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีของต่างประเทศ พบว่าทุกประเทศที่เลือกมาศึกษา ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ต่างนำมาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่สำหรับความผิดฐานดังกล่าว มาใช้เป็นมาตรการเสริมควบคู่กับการลงโทษทางอาญา แต่จากการศึกษาไม่พบว่าเกิดปัญหาการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวเช่นเดียวกับประเทศไทย โดยพิเคราะห์เรื่องของอำนาจองค์กรที่ออกอนุญาตขับขี่และหน่วยงานที่บังคับใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แยกพิจารณาเป็น 2 รูปแบบ คือ รูปแบบแรกกำหนดให้อำนาจออกใบอนุญาตขับขี่และอำนาจใจการบังคับใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รวมอยู่ในหน่วยงานเดียวกัน ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา และรูปแบบที่สอง คือ การกำหนดให้อำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่และอำนาจในการบังคับใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อยู่คนละหน่วยงานกัน โดยมีระเบียบหรือข้อกำหนดให้หน่วยงานที่บังคับใช้มาตรการพิเศษต้องแจ้งหรือรายงานไปยังหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับขี่ทันที เพื่อให้ฐานข้อมูลเชื่อมต่อกัน และทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

เมื่อพิเคราะห์ถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นผลมาจากพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ทำให้อำนาจของการออกใบอนุญาตขับขี่และมาตรการลงโทษที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่อยู่คนละองค์กรกัน จึงทำให้มาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง และส่งผลให้ผู้กระทำความผิดอาศัยช่องว่างดังกล่าวไปขอออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่ได้ จึงทำให้มาตรการดังกล่าวไม่สามารถใช้ป้องปรามการกระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตามทฤษฎีวัตถุประสงค์การลงโทษแบบป้องปรามยับยั้ง ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหาการบังคับใช้มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในขั้นตอน

---

[46] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 162

ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงควรเริ่มต้นจากการแก้ไขปัญหาในเรื่องอำนาจของหน่วยงานที่บังคับใช้มาตรการพิเศษและหน่วยงานที่มีอำนาจออกใบอนุญาตขับขี่ให้กลับมารวมอยู่ที่หน่วยงานเดียวกัน เพื่อให้การบังคับใช้มาตรการพิเศษดังกล่าวได้ผลจริงในทางปฏิบัติ

สำหรับขั้นตอนของศาล ในการการบังคับใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่กฎหมายกำหนดให้เป็นดุลพินิจของศาลที่จะสั่งพักใช้หรือเพิกถอนหรือไม่ก็ได้ โดยหากศาลเห็นว่าการที่ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดภยันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 162 มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ จึงไม่ใช่บทบังคับโดยเฉพาะที่กำหนดให้ศาลต้องบังคับใช้มาตรการดังกล่าวสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีแต่อย่างใด

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบกับต่างประเทศที่เลือกศึกษานั้น พบว่า ทุกประเทศต่างกำหนดชัดเจนว่า หากผู้กระทำความผิดถูกศาลพิพากษาว่ากระทำความผิดฐานชนแล้วหลบหนี กฎหมายบังคับให้ศาลต้องมีคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อันเป็นมาตรการพิเศษที่นำมาบังคับใช้แก่ผู้กระทำความผิดนอกเหนือจากการลงโทษทางอาญา ดังต่อไปนี้ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดากำหนดให้ศาลต้องต้องสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 3 ปี[47] ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ กำหนดให้ศาลต้องมีคำสั่งตัดสิทธิการถือครองใบอนุญาตขับขี่ภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนดไว้ โดยถือเป็นโทษอย่างหนึ่งสำหรับการกระทำความผิด[48] ประเทศญี่ปุ่นกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ที่ไม่หยุดให้ความช่วยเหลือและปฏิบัติตามหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดภายหลังเกิดอุบัติเหตุ จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 30 วันนับแต่เกิดอุบัติเหตุ[49] และประเทศสาธารณรัฐเกาหลีกำหนดให้ศาลต้องสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันทีสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานชนแล้วหลบหนี[50] อีกทั้งยังถูกตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่อีก 5 ปีนับแต่วันที่ผู้ขับขี่กระทำ

---

[47] The 2016 Florida Statutes, Section 316.027 (2)(e)

[48] The Road Transport Act 2013, Section 204

[49] The Road Traffic Law, Section 6

[50] Road Traffic Act, Article 93

การฝ่าฝืน[51] จึงเห็นได้ว่า ต่างประเทศมีการกำหนดมาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่โดยเฉพาะสำหรับความผิดฐานดังกล่าว อันเป็นการระบุไว้อย่างชัดเจนเพื่อให้ผู้ขับขี่รับรู้ถึงผลกระทบที่จะตามมาหากเกิดการหลบหนีภายหลังการชน ซึ่งสอดคล้องแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเฉพาะมาตรการลงโทษต่าง ๆ นั้น เป็นแนวทางที่ได้รับอิทธิพลความเชื่อจากสำนักคลาสสิก ที่มองว่าคนที่กระทำความผิดเป็นเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและการลงโทษ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ โทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดและไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งการกระทำความผิดได้ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดกล้าที่จะกระทำความผิดตามทฤษฎีเจตจำนงเสรี (Free Will) ดังนั้นการป้องกันการกระทำความผิด จึงต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการป้องปรามยับยั้งให้คนที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว[52]

ความแตกต่างในเรื่องของการกำหนดให้ศาลต้องสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายของต่างประเทศ หรือกำหนดให้เป็นดุลพินิจของศาลตามกฎหมายไทยเป็นเพียงแต่รูปแบบของการกำหนดโทษเท่านั้น ซึ่งการกำหนดให้ศาลต้องสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตอย่างชัดเจนย่อมส่งผลในการข่มขู่ ทั้งต่อตัวผู้กระทำความผิดเองอันเป็นการข่มขู่เฉพาะราย และเป็นตัวอย่างให้คนในสังคมได้รับรู้อันเป็นการข่มขู่โดยทั่วไปได้ดีกว่ารูปแบบที่กำหนดให้เป็นดุลพินิจของศาลที่จะสั่งหรือไม่ก็ได้ เนื่องจากดุลพินิจเป็นสิ่งที่แตกต่างกันไประหว่างบุคคล ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่เสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมายได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.3.2 มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด

จากการศึกษาถึงสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการกระทำความผิด พบว่า ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีอาจมิได้เกิดจากเจตนาชั่วร้ายในทุกกรณี เพราะปัจจัยทางด้านบุคคล เช่น ภาวะทางอารมณ์ของผู้กระทำความผิดในขณะนั้น เช่น ตกใจกลัว หรือลักษณะและอายุของผู้กระทำ

---

[51] Road Traffic Act, Article 82

[52] วิสัญ วงษ์อินทร์, "ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรในเขต บก.น.1" (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), หน้า 32.

ความผิด เช่น เป็นผู้เยาว์ อาจทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบน แต่พฤติกรรมที่เบี่ยงเบนดังกล่าวนี้ สังคมถือว่าเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยอย่างรุนแรง จึงมักประณามผู้กระทำความผิดดังกล่าวตามทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective Theory)[53] ดังนั้นการลงโทษผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory) หรือการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดตามทฤษฎีการลงโทษแบบป้องปรามยับยั้ง (Deterrence Theory) ย่อมไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงจุด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีมาตรการเสริมอย่างอื่นเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการหยุดช่วยเหลือ และเห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการหลบหนี ดังนั้น มาตรการอบรมผู้กระทำความผิดจึงสอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด มีแนวทางการปฏิบัติ 3 ขั้นตอน ได้แก่[54]

1. ต้องหยุดพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
2. อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย
3. ดำเนินการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังตามข้อบังคับของกฎหมาย

จึงอาจกล่าวได้ว่าการดำเนินการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ถือเป็นอีกมาตรการอย่างหนึ่งในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่อันเป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคตได้

มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดปรากฏตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่า เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้ง ภายในกำหนด 1 ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรก จะต้องเข้ารับการอบรมเป็นเวลา 3 ชั่วโมง เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

---

[53] J. Thomas Dalby, "The Psychology of Hit and Run," [Online] Accessed: 29 October 2016. Available from: https://www.researchgate.net/publication/236891390_The_psychology_of_hit_and_run. Thomas Dalby, "The Psychology of Hit and Run," [Online] Accessed: 29 October 2016. Available from: https://www.researchgate.net/publication/236891390_The_psychology_of_hit_and_run

[54] K.T Solomon, "Traffic Law Enforcement, Proceedings of the 14th Conference of the Australian Road Research Board," Accidents and Safety 14, 4 (1988): 14-25.

ความรับผิดของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและทางอาญา สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ มารยาทในการขับขี่รถ และเมื่ออบรมเสร็จสิ้น ผู้กระทำความผิดต้องทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ โดยจะต้องสอบให้ได้คะแนนมากกว่าร้อยละ 50 จึงจะถือว่าผ่าน หากไม่ถึงจะต้องเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ[55] อย่างไรก็ตาม การอบรมดังกล่าวใช้เฉพาะกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ 2 ครั้งในข้อหาเดียวกันภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับจากกระทำความผิดครั้งแรก จึงไม่ได้เป็นบทบังคับสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยตรง อีกทั้งการอบรมไม่ได้มุ่งเน้นถึงปัญหาของการขับรถชนแล้วหลบหนี นอกจากนี้ระยะเวลาการอบรมที่สั้นเกินไปจึงไม่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งผลต่อการสร้างจิตสำนึกของผู้กระทำความผิดเท่าที่ควร และไม่สอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศ พบว่ามีเพียงประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดาเพียงประเทศเดียวที่มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องเข้ารับการอบรมหลักสูตรปรับปรุงผู้ขับขี่ขั้นสูงในโรงเรียนปรับปรุงพฤติกรรมผู้ขับขี่ (Driver Improvement Schools) ซึ่งเป็นหน่วยงานของภาคเอกชนที่ได้รับการอนุมัติหลักสูตรโดยหน่วยงาน Florida DHSMV โดยเนื้อหาการอบรมจะเน้นไปที่การปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยผู้ขับขี่ต้องได้รับการผ่านหลักสูตรของทางโรงเรียนเสียก่อน จึงจะสามารถเข้ารับการอบรมอีก 12 ชั่วโมงและประเมินอีกครั้งกับทาง Florida DHSMV ซึ่งระยะเวลาการอบรมดังกล่าวนอกจากจะมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดที่ส่งผลต่อการระงับหรือเพิกถอนสิทธิในการขับขี่ โดยเน้นให้ผู้ขับขี่เกิดความรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง และตระหนักถึงผลกระทบของการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดแล้ว ขั้นตอนการได้รับสิทธิในการขับรถคืนและระยะเวลาการอบรมที่นานอันเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้กระทำความผิด อาจถือได้ว่าเป็นมาตรการลงโทษในอีกรูปแบบหนึ่ง ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจหลบหนีตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดด้วยเช่นเดียวกัน

---

[55] กองบังคับการตำรวจทางหลวง, "มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา: http://www.highwaypolice.org/test.htm

จากการศึกษาเปรียบเทียบมาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่ามาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดมีหลักเกณฑ์อันเป็นเงื่อนไขของการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวแตกต่างกันออกไป โดยประเทศสหรัฐอเมริกา กฎหมายกำหนดให้ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจำต้องเข้ารับการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดในทุกกรณี และถือเป็นเงื่อนไขของการคืนสิทธิที่จะกลับมาเป็นผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ได้อีกครั้ง ในขณะที่ประเทศไทย มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดที่ปรากฏในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใช้เฉพาะกับกรณีผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้ง ภายในกำหนด 1 ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรกเท่านั้น ซึ่งจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี มักไม่ใช่ผู้กระทำผิดติดนิสัย การกระทำความผิดดังกล่าวจึงมักเป็นความผิดที่ไม่ค่อยเกิดการกระทำผิดซ้ำ การนำเงื่อนไขของการกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้ง ภายในกำหนด 1 ปี ย่อมทำให้มาตรการดังกล่าวไม่อาจบังคับใช้แก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้ เนื่องจากไม่เข้าหลักเกณฑ์อันเป็นเงื่อนไขของการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงเป้าหมายสำคัญของมาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด ได้แก่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด ให้ตระหนักถึงผลกระทบและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือภายหลังเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งส่งเสริมผู้กระทำความผิดเกิดทัศนคติในทางบวก ตระหนักถึงความเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดจึงสอดคล้องกับทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และเห็นสมควรนำมาเป็นมาตรการบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศไทย

ดังนั้น การนำเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงควรกำหนดให้ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีต้องเข้ารับการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดในทุกกรณี และกำหนดให้การอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดดังกล่าว เป็นเงื่อนไขของการคืนสิทธิในการขับรถอีกครั้ง จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่ทำให้มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิดสามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าการกำหนดเงื่อนไขดังเช่นปัจจุบัน

4.3.3 มาตรการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว

มาตรการในการอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว ถูกนำมาใช้เมื่อการกระทำความผิดเพื่อผ่อนคลายการจำกัดเสรีภาพในร่างกายของผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่ให้ถูกควบคุมหรือขังเป็นเป็นเวลานานเกินกว่าจำเป็นและเพื่อให้ผู้ต้องหาหรือจำเลยได้รับอิสรภาพชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนด

โดยหลักแล้ว การวินิจฉัยคำร้องขอให้ปล่อยชั่วคราว ผู้มีอำนาจสั่งให้ปล่อยชั่วคราวหรือศาลจะต้องพิจารณาถึงความหนักเบาแห่งข้อหา พยานหลักฐานที่ปรากฏ พฤติการณ์แห่งคดี ความน่าเชื่อถือของผู้ร้องขอประกันหรือหลักประกัน ผู้ต้องหาหรือจำเลยมีพฤติการณ์หลบหนีหรือไม่ และภยันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดจากการปล่อยชั่วคราวนั้นมีเพียงใด[56] หากมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยจะหลบหนี หรือไปยุ่งเหยิงกับพยานหลักฐาน หรือจะไปก่อเหตุอันตรายประการอื่น หรือผู้ร้องขอประกันหรือหลักประกันไม่น่าเชื่อถือ หรือการปล่อยชั่วคราวจะเป็นอุปสรรคหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อการสอบสวนของเจ้าพนักงานหรือการดำเนินคดีในศาล ผู้มีอำนาจสั่งให้ปล่อยชั่วคราวหรือศาลย่อมมีคำสั่งไม่ปล่อยชั่วคราว จึงเห็นได้ว่าการอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวหรือไม่นั้น กฎหมายเปิดโอกาสให้ผู้มีอำนาจสั่งให้ปล่อยชั่วคราวสามารถใช้ดุลพินิจได้อย่างกว้างขวาง

หลักเกณฑ์ในการปล่อยชั่วคราวกรณีของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เป็นไปตามที่อธิบายไว้ข้างต้น กล่าวคือ หากไม่เข้าเหตุอันควรเชื่ออย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งต้องสั่งไม่ให้ปล่อยชั่วคราวแล้ว ผู้มีอำนาจสั่งให้ปล่อยชั่วคราวหรือศาลย่อมต้องมีคำสั่งให้ปล่อยชั่วคราว อีกทั้งตามคำแนะนำของประธานศาลฎีกาเกี่ยวกับบัญชีมาตรฐานกลางหลักประกันการปล่อยชั่วคราวผู้ต้องหาหรือจำเลย พ.ศ. 2547 การฝ่าฝืนหน้าที่ตามกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องหยุดให้ความช่วยเหลือและแสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 78 ซึ่งบทกำหนดโทษเป็นไปตามมาตรา 160 คือ หากการฝ่าฝืนมาตรา 78 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย วงเงินประกันในการขอปล่อยชั่วคราวเท่ากับ 10,000 บาท และหากการฝ่าฝืนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย วงเงินประกันขอปล่อยชั่วคราวเท่ากับ 20,000 บาท[57]

---

[56] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 108

[57] คำแนะนำของประธานศาลฎีกาเกี่ยวกับบัญชีมาตรฐานกลางหลักประกันการปล่อยชั่วคราวผู้ต้องหาหรือจำเลย พ.ศ. 2547, หน้า 39

ดุลพินิจในการอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวจึงขึ้นอยู่กับการเรียกประกันและหลักประกัน ซึ่งทำให้ผู้ต้องหาหรือจำเลยที่ยากจนและไม่สามารถหาหลักประกันตามราคาที่ศาลกำหนดมาวางได้ ย่อมไม่ได้รับการปล่อยชั่วคราว

อย่างไรก็ตาม สภาพปัญหาของหลักเกณฑ์การปล่อยชั่วคราวของประเทศไทยที่นำมาใช้ในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี ยังไม่สามารถนำมาใช้เพื่อป้องปรามการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ การกำหนดให้เป็นดุลพินิจของผู้มีอำนาจสั่งให้ปล่อยชั่วคราว ซึ่งมักให้ความสำคัญกับหลักประกันในการปล่อยชั่วคราว และมักมีดุลพินิจสั่งไม่อนุญาตให้ปล่อยด้วยเหตุผลคือ “ประกันหรือหลักประกันไม่เพียงพอที่จะป้องกันการหลบหนีของผู้ต้องหาหรือจำเลยได้” เป็นหลักมากกว่าพฤติการณ์อย่างอื่น[58] ประกอบกับวงเงินประกันสูงสุดในการขอให้ปล่อยชั่วคราวที่มีจำนวนไม่สูงมากนัก จึงไม่สามารถข่มขู่ผู้กระทำความผิดได้ ดังปรากฏให้เห็นจากการนำเสนอข่าวของสื่อ[59] ว่าผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี เมื่อได้รับการอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวมักมีพฤติการณ์หลบหนีไปอีกครั้ง

เมื่อพิจารณากฎหมายต่างประเทศทั้ง 4 ประเทศที่เลือกมาศึกษา พบว่ากฎหมายประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวกรณีขับรถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บสาหัส ทั้งนี้หลักเกณฑ์ดังกล่าวปรากฏตาม Bail Act 2013 No 26 มาตรา 19 ที่กำหนดว่ากรณีการกระทำความผิดร้ายแรง หมายถึง ความผิดที่มีอัตราโทษจำคุก 10 ปีขึ้นไป กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิเสธคำร้องขอให้ปล่อยชั่วคราวเนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่ไม่อาจรับได้ แสดงให้เห็นว่าประเทศออสเตรเลียได้เล็งเห็นถึงปัญหาของการหลบหนี จึงได้นำมาตรการทางอาญาเกี่ยวกับการปล่อยชั่วคราวมาปรับใช้เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบในแง่ลบจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด คือการไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย พร้อมทั้งแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ และลดมูลเหตุจูงใจในการหลบหนี กรณี ดังกล่าวนี้จึงเป็นการพิจารณา

---

[58] อารีย์พร กลั่นนุรักษ์, "การปล่อยชั่วคราวโดยกำหนดเงื่อนไข" (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2545), หน้า 83.

[59] ไทยรัฐออนไลน์, "บอสลูกกระทิงแดงหนีคดีอีก! ร้องศาลมีหมายจับ ยุติเรื่องขอความเป็นธรรม" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/925288

จากสภาพแห่งการกระทำความผิด และพฤติการณ์การหลบหนี มากกว่าหลักประกันของผู้ต้องหาหรือจำเลย

นอกจากนี้ หลักการเดียวกันนี้ได้ปรากฏในกฎหมายของมลรัฐฟลอริดา กล่าวคือ หลักเกณฑ์การปล่อยชั่วคราวของประเทศสหรัฐอเมริกา บัญญัติอยู่ใน The Bail Reform Act โดยปัจจัยที่ศาลจะใช้ประกอบดุลพินิจว่าควรอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวหรือไม่นั้น พิจารณาจากลักษณะของความผิดที่ถูกตั้งข้อหา จำนวนพยานหลักฐานที่ใช้ยืนยันความผิดของจำเลย ประวัติการกระทำความผิดของจำเลย ความผูกพันของจำเลยต่อชุมชน สภาพจิตใจ รวมทั้งประวัติการที่จำเลยไม่มาตามที่ศาลกำหนดนัด[60] ซึ่งหากกรณีเป็นคดีความผิดถึงขั้นประหารชีวิต หรือเกรงว่าหากปล่อยชั่วคราวไปแล้วผู้ต้องหาหรือจำเลยจะหลบหนีออกนอกเขตอำนาจศาล หรือจำเลยไม่มีครอบครัวหรือไม่มีงานทำ หรือมีเหตุเชื่อได้ว่าหากปล่อยชั่วคราวไปผู้ต้องหาหรือจำเลยจะก่ออันตรายแก่สังคมหรือกระทำความผิดขึ้นอีก ศาลย่อมมีดุลพินิจไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว หลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงเหมือนกับหลักเกณฑ์การอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม กฎหมายของมลรัฐฟลอริดา ได้มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถชนเป็นผลให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ไม่หยุดและให้ความช่วยเหลือ จะต้องถูกควบคุมตัวโดยไม่ได้รับการประกันจนกว่าจะนำตัวไปศาลเพื่อขอประกันตัวตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 903[61] แม้ท้ายที่สุดแล้วศาลจะอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวได้ตามหลักเกณฑ์และดุลพินิจของศาลดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น แต่การที่กฎหมายกำหนดมาตรการดังกล่าวก็ย่อมทำให้ผู้ต้องหาสูญเสียอิสรภาพไปชั่วคราว จึงถือเป็นมาตรการอย่างหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบในทางลบอันเนื่องมาจากการหลบหนี

มาตรการปล่อยชั่วคราวของประเทศญี่ปุ่นก่อนที่จะมีการฟ้องร้องดำเนินคดีในศาล กรณีผู้ต้องหาถูกควบคุมตัวภายในอำนาจของตำรวจ 48 ชั่วโมง หรือภายในอำนาจของอัยการ 24 ชั่วโมง ระบบกฎหมายของญี่ปุ่นจะไม่ให้ผู้ต้องหาในคดีอาญามีสิทธิขอประกันตัว[62] ดังนั้นการประกันตัวหรือการปล่อยชั่วคราวของประเทศญี่ปุ่นนั้นมีได้เฉพาะเมื่อผู้ต้องหาเป็นจำเลยในชั้นพิจารณาคดีเท่านั้น

---

[60] The Bail Reform Act, Section 3142 (g)

[61] The 2016 Florida Statutes, Section 316.027 (2)(c)

[62] Kunihiro Horiuchi, "Criminal Justice Profiles of Asia," UNAFEI 5, 3 (1995): 74.

โดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาของประเทศญี่ปุ่น มาตรา 89 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวแก่จำเลย คือ หากปรากฏว่าคดีที่จำเลยถูกฟ้องมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป และคดีนั้นมีเหตุผลสมควรเชื่อได้ว่าจำเลยอาจทำลายพยานหลักฐานหรือหลบหนีไป ซึ่งก็ถือเป็นดุลพินิจของศาลเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์การปล่อยชั่วคราวของประเทศไทย โดยไม่ได้กำหนดให้มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยเฉพาะเช่นเดียวกันประเทศออสเตรเลียและประเทศสหรัฐอเมริกา

หลักเกณฑ์การปล่อยชั่วคราวของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 95[63] คือ ต้องอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. จำเลยได้กระทำความผิดที่มีอัตราโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกขั้นสูง 10 ปี
2. จำเลยมีประวัติกระทำความผิดติดนิสัย
3. มีเหตุผลอันควรเชื่อได้ว่าจำเลยจะไปทำลายพยานหลักฐาน
4. มีเหตุผลอันควรเชื่อได้ว่าจำเลยมีพฤติการณ์หลบหนี

---

[63] Criminal Procedure Act, Article 95

When a motion for release on bail has been filed, it shall be allowed except in the following cases:

1. When the defendant commits an offense punishable with death penalty, imprisonment for life or imprisonment or imprisonment without prison labor exceeding ten years for a maximum period;

2. When the defendant is accumulative offender or commits habitual crime;

3. When there is reasonable ground to suspect that the defendant had destroyed or may destroy evidences;

4. When there is reasonable ground to suspect that the defendant flees or is likely or flee;

5. When the dwelling of the defendant is uncertain;

6. When there is reasonable ground to suspect that the defendant does or may do harm to life, body or property of a victim, a person who is deemed to know the facts necessary for the public trial of the case, or a relative thereof.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

5. จำเลยไม่มีที่อยู่เป็นหลักแหล่ง

6. มีเหตุผลอันควรเชื่อได้ว่าจำเลยจะไปก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้เสียหาย หรือบุคคลที่มีส่วนรู้เห็นในการกระทำความผิดและมีความจำเป็นต่อการดำเนินคดี

เมื่อพิจารณาบทกำหนดอัตราโทษในความผิดฐานชนแล้วหลบหนีของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ปรากฏว่ากฎหมายกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานดังกล่าวได้ค่อนข้างสูง กล่าวคือ ในกรณีผู้ขับขี่หลบหนีภายหลังจากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย หรือผู้เสียหายตายภายหลังจากที่ผู้ขับขี่หลบหนี ต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตและกำหนดโทษขั้นต่ำต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี นอกจากนี้บทบัญญัติเพิ่มโทษในกรณีผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเคลื่อนย้ายผู้เสียหายออกจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุ และหลบหนีไปหลังจากทิ้งผู้เสียหายไว้ หากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย หรือตายภายหลังจากที่ผู้ขับขี่หลบหนี กฎหมายกำหนดอัตราโทษถึงขั้นประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่ต่ำกว่า 5 ปี และหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่ต่ำกว่า 3 ปี ดังนั้นอัตราโทษที่กล่าวมาข้างต้นจึงเข้าหลักเกณฑ์จำเลยได้กระทำความผิดที่มีอัตราโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกขั้นสูง 10 ปี อันเป็นข้อยกเว้นที่ศาลจะไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวได้ จึงอาจกล่าวได้ว่าพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีที่มีความตายของผู้เสียหายเข้ามาเกี่ยวข้อง กฎหมายของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้กำหนดอัตราโทษไว้ค่อนข้างสูงซึ่งส่งผลกระทบต่อการได้รับอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว มาตรการดังกล่าวจึงมีส่วนช่วยในการป้องปรามยับยั้งการตัดสินใจของผู้กระทำความผิดที่คิดจะหลบหนีได้

จากการศึกษาถึงหลักเกณฑ์และเหตุผลของต่างประเทศ อันได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ และประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ที่ออกกฎหมายกำหนดให้ไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวซึ่งนำมาใช้เป็นมาตรการเสริมสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี เนื่องมาจากแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมที่ผู้กระทำความผิดเคยหลบหนีภายหลังเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้คาดการณ์ได้ว่าผู้กระทำความผิดมีแนวโน้มที่จะหลบหนีไปอีกครั้งหากได้รับการอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว อันถือเป็นความเสี่ยงที่ไม่อาจรับได้ ประกอบกับความผิดฐานดังกล่าวนี้มีอัตราโทษที่สูง จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นนี้ จึงถูกนำมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ที่ศาลจะพิจารณาไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราว

เมื่อได้พิจารณาแนวคิดในการนำหลักเกณฑ์ไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวมาใช้กับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี พบว่าแนวคิดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบในแง่ลบ คือ ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกควบคุมตัวและไม่ได้รับอิสรภาพในระหว่างพิจารณาคดี หากผู้กระทำความผิดตัดสินใจหลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นเพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนี นอกจากการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้นในความผิดฐานดังกล่าวตามที่ได้อธิบายไปในหัวข้อเรื่องการกำหนดอัตราโทษแล้ว การแสดงให้เห็นถึงผลเสียที่จะตามมาจากการหลบหนีด้วยมาตรการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวจึงเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่ส่งเสริมแนวคิดในการป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดควบคู่ไปกับการลงโทษในทางอาญา ประกอบกับผู้กระทำความผิดถือเป็นบุคคลที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคม หากนำมาตรการไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวมาบังคับใช้ ย่อมเป็นข้อดีในการแยกมิให้ผู้กระทำความผิดสามารถไปก่อพฤติกรรมเช่นว่านั้นได้ในระยะเวลาหนึ่ง อันสอดคล้องกับทฤษฎีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อตัดโอกาสมิให้กระทำผิด

ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะให้นำมาตรการดังกล่าวมาใช้ในประเทศไทย ด้วยการออกเป็นข้อบังคับของประธานศาลฎีกา ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการเรียกประกันหรือหลักประกันในการปล่อยชั่วคราวผู้ต้องหาหรือจำเลยในคดีอาญา โดยกำหนดให้ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย นอกจากการพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 108 แล้ว ให้ถือว่าการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ประกอบมาตรา 160 เป็นพฤติการณ์ที่ผู้ต้องหาหรือจำเลยอาจหลบหนีไปอีกครั้ง ถือเป็นความเสี่ยงที่ไม่อาจรับได้ ให้ศาลมีคำสั่งไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวในกรณีดังกล่าว ส่วนในกรณีการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส กรณีที่ศาลอนุญาตให้ปล่อยตัวชั่วคราว ให้ศาลกำหนดเงื่อนไขเพื่อป้องกันการหลบหนี เช่น กำหนดเกี่ยวกับสถานที่อยู่ของผู้ที่ได้รับการปล่อยชั่วคราว การห้ามเดินทางออกนอกพื้นที่ภูมิลำเนาของผู้นั้น หรือห้ามเดินทางออกนอกราชอาณาจักรโดยอาจยึดหนังสือเดินทางของผู้นั้นไว้ การกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวต้องมารายงานตัวต่อเจ้าพนักงานตาม หรือกำหนดให้ตั้งผู้ควบคุมดูแลผู้ที่ได้รับการปล่อยชั่วคราว เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวอาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งเพื่อป้องกันการหลบหนีของผู้กระทำความผิดภายหลังเกิดการชนได้ดีกว่าการเรียกเงินสดหรือหลักทรัพย์มาเป็นหลักประกัน

4.3.4 มาตรการทางการประกันภัย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและความเสียหายขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายทางทรัพย์สินการได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต ย่อมต้องการที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ ความสามารถในการเยียวยาหรือชดใช้ค่าเสียหายของผู้ขับขี่รถ เนื่องจากสภาพสังคมเศรษฐกิจในปัจจุบันมีการให้เช่าซื้อและซื้อขายเงินผ่อน ทำให้บุคคลแม้จะไม่มีฐานะในทางการเงิน ก็สามารถมีรถใช้บนท้องถนนได้ แต่อย่างไรก็ตามหากเกิดความเสียหายขึ้น บุคคลเหล่านี้อาจจะไม่มีความสามารถในการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายได้ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งให้บุคคลตัดสินใจที่จะหลบหนีไป และปล่อยให้ตกเป็นเคราะห์กรรมของผู้เสียหายเอง

รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าว จึงมีการออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีประกันภัยหรือที่เรียกว่า ประกันภัยภาคบังคับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเพราะเหตุประสบภัยจากรถ โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงทีในกรณีบาดเจ็บ หรือเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต และเป็นหลักประกันให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาลในการรักษาผู้ประสบภัยจากรถ รวมทั้งเพื่อให้การประกันภัยมีส่วนร่วมในการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยและครอบครัว

นอกจากประกันภัยภาคบังคับแล้ว ยังมีการประกันภัยภาคสมัครใจ หมายถึง การที่เจ้าของรถแต่ละคันตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ของตนเองด้วยความสมัครใจ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับรถ และ/หรือความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอก โดยแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 5 ประเภทตามความคุ้มครองที่คลอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้น[64] อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นทั่วไปที่ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เช่น การกระทำของผู้เอาประกันภัยขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์สุรา สารเสพติด หรือยาเสพติดให้โทษจนไม่สามารถครองสติได้ (มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป) แต่หากเป็นกรณีของการขับรถชนแล้วหลบหนีไม่เข้ากรณียกเว้นให้บริษัทประกันสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ ดังนั้นผู้ขับขี่ที่

---

[64] สมาคมประกันวินาศภัยไทย, "การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: https://www.tgia.org/insurance/motor

กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวจึงย่อมเรียกร้องให้บริษัทประกันรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดเองและผู้เสียหายจากการกระทำความผิดดังกล่าวได้ มาตรการทางประกันภัยของประเทศไทยจึงไม่อาจส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้กระทำความผิดในการหลบหนีไปแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับต่างประเทศที่เลือกมาศึกษา พบว่ามีเพียงประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้นที่นำการหลบหนีภายหลังการเกิดอุบัติเหตุมาเป็นเงื่อนไขเกี่ยวกับการปฏิเสธไม่คุ้มครอง กล่าวคือ การชนแล้วหลบหนีถือเป็นพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายโดยเจตนากระทำความผิด ดังนั้นคำพิพากษาตัดสินให้ผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น บริษัทประกันภัยจะไม่รับผิดชอบ แต่จะมีการจ่ายเงินเยียวยาผู้เสียหายในเบื้องต้นไปก่อน และเรียกเก็บเงินจากผู้ขับขี่ที่ทำประกันภัยภายหลัง ยิ่งไปกว่านั้นผลของการชนแล้วหลบหนียังส่งผลกระทบในแง่ลบต่ออัตราเบี้ยประกันภัย เนื่องจากการคำนวณอัตราของเบี้ยประกันภัยรถยนต์นั้น บริษัทประกันภัยจะคำนวณจากความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดขึ้น อีกทั้งในมุมมองของบริษัทประกันภัยยังมองว่า การชนแล้วหลบหนีเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และถือได้ว่าผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหลบหนีเป็นผู้ที่ขาดความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนน และขาดสามัญสำนึกที่ดี ดังนั้นพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีจึงส่งผลต่อการเพิ่มของอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์เป็นระยะเวลาต่อเนื่องนาน 3 - 4 ปี อีกทั้งยังถูกบันทึกไว้เป็นประวัติของผู้ขับขี่นานถึง 7 ปี ยิ่งไปกว่านั้นบริษัทประกันภัยบางแห่งอาจเลือกที่จะยกเลิกความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยได้[65]

มาตรการทางประกันภัยที่นำพฤติกรรมการหลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุมากำหนดเป็นเงื่อนไขในการปฏิเสธไม่ให้ความคุ้มครองแก่คู่สัญญา ถือเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นผลกระทบในแง่ลบของการหลบหนี และช่วยลดมูลเหตุจูงใจในการหลบหนีได้ ดังนั้น การนำเสนอแนวทางในการป้องกันการหลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุ จึงมีความเห็นว่าหากนำพฤติกรรมการหลบหนีมาเป็นเงื่อนไขในการปฏิเสธไม่ให้ความคุ้มครองแก่คู่สัญญาเช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกามาบังคับใช้ในประเทศไทย โดยการออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนให้แก้ไขข้อความกรมธรรม์ประกันภัย

---

[65] Car Insurance Comparison, "How Will a Hit-and-Run Affect Car Insurance Rates?," [Online] Accessed: 20 April 2017. Available from: http://www.carinsurancecomparison.com/how-will-a-hit-and-run-affect-car-insurance-rates/

เกี่ยวกับเงื่อนไขการปฏิเสธไม่ให้ความคุ้มครองแก่คู่สัญญาที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ย่อมเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่อาจช่วยลดพฤติกรรมการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีลงได้

4.3.5 มาตรการคุมประพฤติ

แนวความคิดในการคุมประพฤติสอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด โดยเชื่อว่าผู้กระทำความผิดที่มิใช่อาชญากรโดยสันดาน หรือผู้กระทำผิดติดนิสัย ย่อมสามารถแก้ไขฟื้นฟูให้กลับตัวเป็นคนดีโดยทำให้เกิดการสำนึกผิด และไม่ไปกระทำผิดซ้ำอีก[66] เมื่อพิจารณาประกอบกับมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดแต่ละคนอาจแตกต่างกันออกไปตามสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ที่ผู้นั้นเผชิญจึงอาจทำให้เกิดพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนไปจากกติกาหรือกฎเกณฑ์ของสังคม ตามทฤษฎีบุคลิกภาพ (Personality Theory)[67] ดังนั้นการลงโทษจึงควรต้องกำหนดวิธีลงโทษให้สอดคล้องกับบุคลิกภาพของบุคคลโดยต้องมีการกำหนดมาตรการแก้ไขผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล จึงจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษได้

เมื่อพิจารณาในเชิงมาตรการทางกฎหมายไทย พบว่า ศาลจะนำมาตรการคุมประพฤติมาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ก็ต่อเมื่อ ผู้กระทำความผิดจะต้องเป็นผู้ที่ศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนหรือเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษที่เกิดจากความผิดที่กระทำโดยประมาทหรือลหุโทษ หรือ เป็นโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่า 5 ปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้ดุลพินิจของศาลที่จะพิจารณารอการลงโทษหรือรอการกำหนดโทษให้ผู้กระทำความผิด ในกรณีที่ศาลเห็นสมควรให้รอการลงโทษหรือรอการกำหนดโทษ ศาลมีอำนาจสั่งคุมประพฤติผู้กระทำความผิด โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้ หลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 จึงทำให้เกิดปัญหาว่าศาลจะนำมาตรการคุมประพฤติดังกล่าวมาใช้ได้เฉพาะกรณีที่ศาลจะสั่งรอการ

---

[66] อัจฉรียา ชูติอนันต์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, หน้า 132-133.

[67] ปกรณ์ มณีปกรณ์, ทฤษฎีอาชญาวิทยา, หน้า 213-214.

ลงโทษหรือรอการกำหนดโทษเท่านั้น ทั้งที่จริงแล้วการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคมถือเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง

เมื่อพิจารณามาตรการคุมประพฤติที่ศาลมักนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดจราจรโดยเฉพาะของต่างประเทศ พบว่ากฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำมาตรการคุมประพฤติมาใช้ประกอบโทษในคดีอาญา[68] โดยไม่จำเป็นที่ศาลต้องเห็นสมควรรอการกำหนดโทษ หรือรอการลงโทษ แล้วจึงกำหนดให้ใช้มาตรการคุมประพฤติเพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกเช่นเดียวกับประเทศไทย ด้วยเหตุผลที่ว่าการกระทำบางอย่างซึ่งส่งผลเสียหายร้ายแรงและเป็นพฤติกรรมที่สังคมมีปฏิกิริยาตอบโต้รุนแรงและไม่อาจยอมรับได้ เช่น การขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย การลงโทษตามปกติยังคงมีความจำเป็นต่อการข่มขู่และยับยั้งให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบและไม่กล้ากระทำผิดอีก แต่การคุมประพฤติประกอบกับการลงโทษก็ย่อมมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และแสดงให้สังคมเห็นถึงภาระของการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด อันเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่เหมาะสมจะนำมาใช้ร่วมกับโทษทางอาญา ดังนั้น ศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาจึงสามารถใช้มาตรการคุมประพฤติเป็นทางเลือกหนึ่งในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด[69]

นอกจากนี้การคุมประพฤติที่ศาลมักนำมาใช้เกี่ยวกับความผิดจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการกำหนดมาตรการคุมประพฤติแบบเข้มแทนการคุมประพฤติแบบปกติ แม้เป็นความผิดในคดีอุกฉกรรจ์ที่มีลักษณะร้ายแรงก็ตาม แต่หากพิจารณาถึงลักษณะนิสัยส่วนตัวของผู้กระทำความผิดแล้วพบว่ามิใช่ผู้กระทำความผิดที่มีสันดานเป็นอาชญากร หรือไม่ใช่ผู้ที่มีลักษณะอันตรายร้ายแรง แต่เป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงสูง และมีแนวโน้มจะกลับไปกระทำผิดซ้ำ ซึ่งเงื่อนไขคุมประพฤติในรูปแบบนี้จะเคร่งครัดกว่ารูปแบบปกติ โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่หรือพนักงานคุมประพฤติต้องไปพบกับผู้ถูกคุมประพฤติ เพื่อสอดส่องพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด รวมทั้งตรวจสอบและบังคับใช้การควบคุมสอดส่องโดยเครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring) และศาลอาจมี

---

[68] The 2016 Florida Statutes, Section 948.012

[69] Florida Senate Bill, "Probation and Community Control," [Online] Accessed: 10 May 2017. Available from: https://legiscan.com/FL/text/S0790/id/1589168/Florida-2017-S0790-Comm_Sub.html

คำสั่งห้ามออกนอกสถานที่ภายในระยะเวลาที่กำหนด (Curfew Order)[70] ซึ่งศาลจะใช้มาตรการดังกล่าวสำหรับผู้กระทำความผิดที่ศาลเห็นว่าเป็นกระทำความผิดในครั้งแรก หรือไม่ใช่ผู้ร้ายโดยสันดาน เพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกและสามารถช่วยแก้ไขปัญหาเรื่องนักโทษล้นเรือนจำ รวมทั้งเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ชุมชน โดยการตรวจตราที่เข้มงวด ซึ่งคาดหวังว่าผู้กระทำความผิดจะเกิดความสำนึกและรับผิดชอบต่อการกระทำของตน[71] การคุมประพฤติในรูปแบบนี้ย่อมส่งผลให้ผู้กระทำความผิดต้องถูกติดตามอย่างใกล้ชิด ประกอบกับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ศาลกำหนดย่อมทำให้ผู้กระทำความผิดต้องถูกจำกัดเสรีภาพบางอย่าง อันถือเป็นข้อดีอีกประการหนึ่งของมาตรการคุมประพฤติแบบเข้ม

ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ มีการนำมาตรการคุมขังเป็นช่วงระยะเวลามาเป็นเงื่อนไขในการคุมประพฤติกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร (Driving Offence)[72] โดยมีเงื่อนไข

---

[70] The 2016 Florida Statutes, Section 948.12

It is the finding of the Legislature that the population of violent offenders released from state prison into the community poses the greatest threat to the public safety of the groups of offenders under community supervision. Therefore, for the purpose of enhanced public safety, any offender released from state prison who:

(1) ...

(2) ...

(3) Has a term of probation to follow the period of incarceration shall be provided intensive supervision by experienced correctional probation officers. Subject to specific appropriation by the Legislature, caseloads may be restricted to a maximum of 40 offenders per officer to provide for enhanced public safety as well as to effectively monitor conditions of electronic monitoring or curfews, if such was ordered by the court.

[71] National Institute of Corrections, "The Effectiveness of the New Intensive Supervision Programs," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: https://s3.amazonaws.com/static.nicic.gov/Library/007700.pdf

[72] NSW Sentencing Council, “Most Common Offences in the Higher Court where Periodic Detention was Imposed” [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from:

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

คือ ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้กระทำความผิดสมควรถูกลงโทษจำคุก แต่จะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี[73] ศาลอาจมีคำสั่งให้นำมาตรการคุมขังเป็นช่วงระยะเวลามาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อศาลได้มีคำสั่งดังกล่าวแล้ว ศาลต้องกำหนดช่วงเวลาให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำความผิดปฏิบัติตามคำพิพากษา ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วศาลจะกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวต่อเจ้าหน้าที่คุมขังทุกเย็นวันศุกร์ และปล่อยให้กลับบ้านในวันอาทิตย์ ส่วนวันธรรมดาผู้กระทำความผิดสามารถไปทำงานและอยู่กับครอบครัวได้ตามปกติ มาตรการคุมขังเป็นช่วงระยะเวลาจึงเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิดให้ต้องถูกควบคุมโดยไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวัน มาตรการดังกล่าวจึงเหมาะสมแก่ผู้กระทำความผิดจราจรที่มิได้มีเจตนาชั่วร้าย อีกทั้งไม่ใช่ผู้กระทำผิดติดนิสัย

ประเทศญี่ปุ่น ศาลมักใช้มาตรการคุมประพฤติระยะสั้นสำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุก ซึ่งเป็นมาตรการที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกศาลสั่งคุมประพฤติต้องเข้ารับการอบรมและทำรายงานการใช้ชีวิตประจำวันส่งแก่เจ้าหน้าที่คุมประพฤติทุกเดือนตามระยะเวลาที่ถูกสั่งให้คุมประพฤติ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่คุมประพฤติอาจกำหนดให้ผู้ถูกคุมประพฤติต้องทำงานอื่น ๆ ร่วมด้วย เช่น การบริการสาธารณะ การเป็นอาสาสมัครทำงานในสถาบันส่งเสริมสวัสดิการสังคม เช่น สถานพยาบาลพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ หรือการกำหนดให้ต้องมีส่วนร่วมในโครงการต่าง ๆ เกี่ยวกับวัฒนธรรม แรงงาน และโครงการอื่น ๆ ซึ่งจัดโดยอาสาสมัครแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้กำหนดเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้มีส่วนร่วมหรือปฏิสัมพันธ์กับชุมชน ทั้งนี้ ระยะเวลาในการคุมประพฤติเป็นไปตามระยะเวลาของการลงโทษ โดยไม่ได้กำหนดเพดานขั้นสูงของระยะเวลาในการคุมประพฤติ แสดงให้เห็นว่าผู้กระทำความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกตลอดชีวิต ย่อมถูกคุมประพฤติตลอดชีวิตได้เช่นกัน และการคุมประพฤติจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการยกเลิกการคุมประพฤติ[74] มาตรการคุม

---

http://www.sentencingcouncil.justice.nsw.gov.au/Documents/Projects_Complete/Periodic_Detention/periodic_detention_report.pdf

[73] Crime (Sentencing Procedure) Act 1999, Section 6

(1) A court that has sentenced an offender to imprisonment for not more than 3 years may make a periodic detention order directing that the sentence be served by way of periodic detention.

[74] UNAFEI, "Probation and Parole," [Online] Accessed: 8 May 2017. Available from: http://www.unafei.or.jp/english/pdf/CJSJ_2011/09Chapter7.pdf

ประพฤติดังกล่าวย่อมทำให้สามารถควบคุมการใช้ชีวิตประจำวันของผู้กระทำความผิดได้โดยควบคุมจากรายงานที่ผู้กระทำความผิดมีหน้าที่ต้องส่งทุกเดือน จึงเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดที่ศาลพิเคราะห์แล้วเห็นว่ามิใช่ผู้กระทำความผิดที่มีเจตนาชั่วร้าย หรือเป็นผู้กระทำความผิดโดยสันดาน

เมื่อพิจารณาถึงแนวคิดและหลักเกณฑ์ในการคุมประพฤติของประเทศต่าง ๆ ข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีการนำมาตรการคุมประพฤติมาใช้กับผู้กระทำความผิดจราจร (รวมถึงผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี) เป็นพิเศษโดยเฉพาะ ทั้งนี้ เนื่องจากแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถชนแล้วหลบหนีไม่ได้เกิดจากเจตนาชั่วร้าย หรือการกระทำความผิดเป็นอาชญากรโดยสันดานในทุกกรณี แต่อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมดังกล่าวถือว่าเป็นพฤติกรรมที่สังคมไม่ยอมรับและมีปฏิกิริยาตอบโต้รุนแรง ดังนั้น เมื่อบุคคลดังกล่าวได้รับอนุญาตในการนำรถออกมาขับขี่บนท้องถนนแล้วก็ควรตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อส่วนรวม อันถือเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ผู้ขับขี่ที่ขับรถชนแล้วหลบหนีจึงถือเป็นผู้ที่ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นคุณสมบัติอย่างหนึ่งของผู้ขับขี่ อีกทั้งการกระทำดังกล่าวยังเป็นอันตรายต่อผู้อื่น ดังนั้นมาตรการคุมประพฤติที่นำมาใช้ในการควบคุมผู้กระทำความผิดก่อนให้ได้รับสิทธิในการขับรถได้อีกครั้ง ย่อมเป็นมาตรการที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ามาตรการพิเศษอย่างอื่น

ด้วยเหตุนี้ แนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย จึงควรกำหนดให้ผู้ที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ศาลต้องสั่งคุมประพฤติผู้กระทำความผิด โดยไม่จำต้องพิจารณาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ซึ่งเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับมาตรการคุมประพฤติผู้กระทำความผิดจราจรประกอบการลงโทษของประเทศสหรัฐอเมริกา และให้กำหนดเงื่อนไขของการคุมประพฤติ โดยกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องทำบันทึกรายงานการใช้รถส่งเจ้าพนักงานคุมประพฤติทุกสัปดาห์ และกำหนดให้มีเจ้าพนักงานคุมประพฤติเข้าไปตรวจตราสอดส่องผู้กระทำความผิดอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขในการคุมประพฤติอย่างอื่นร่วมด้วย เช่น การกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องทำงานบริการสาธารณะในสถาบันส่งเสริมสวัสดิการสังคม หรือสถานพยาบาล หรือมูลนิธิช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น และให้กำหนดระยะเวลาคุมประพฤติตามที่ศาลเห็นสมควร โดยต้องไม่เกินไปกว่าระยะเวลาสำหรับอัตราโทษที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดดังกล่าว ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้จะช่วยแก้ไขฟื้นฟูและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของ

ผู้กระทำความผิด รวมทั้งทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคม ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะดังกล่าวอาจกำหนดเพิ่มเติมเป็นมาตรา 78 /1 ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

4.3.6 มาตรการลดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่ไม่หลบหนีและให้การช่วยเหลือผู้เสียหาย

จากการศึกษาพบว่า ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีส่วนใหญ่มักประเมินถึงผลประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการหลบหนีไปนั้นมีมากกว่าผลประโยชน์ที่ได้รับการจากการหยุดให้ความช่วยเหลือผู้เสียหาย ยกตัวอย่างเช่น เห็นว่าอัตราโทษของความผิดจากการขับขี่รถชนก่อให้เกิดความเสียหาย หรืออัตราโทษในความผิดฐานอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นก่อน เช่น ขับขี่รถในขณะเมาสุรามีมากกว่าอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี จึงย่อมตัดสินใจหลบหนีไปตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล ดังนั้น หากทำให้ผู้กระทำความผิดเห็นว่าผลประโยชน์ของการหยุดและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย มีมากกว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการหลบหนี ก็ย่อมเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่สามารถป้องกันการหลบหนีและสร้างแรงจูงใจให้ผู้กระทำความผิดปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดภายหลังอุบัติเหตุเกิดขึ้น ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรการต่าง ๆ ในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีจำต้องนำตัวผู้กระทำความผิดมาเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมให้ได้เสียก่อน กฎหมายและมาตรการดังกล่าวจึงจะสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการพิเศษอื่นมาเสริมเพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้กระทำความผิดที่ขับขี่รถชนพร้อมที่จะหยุดและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหาย ซึ่งมาตรการลดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่ไม่หลบหนีและให้การช่วยเหลือผู้เสียหายถือเป็นมาตรการที่เป็นคุณและเป็นแรงจูงใจให้ผู้กระทำความผิดหยุดและช่วยเหลือผู้เสียหาย จึงมีข้อเสนอแนะเห็นควรเพิ่มเติมข้อความดังต่อไปนี้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดเป็นมาตรา 78/2

“ถ้าศาลเห็นว่าผู้ขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ได้หยุดรถหรือสัตว์ และให้ความ ช่วยเหลือตามสมควร พร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความ

เสียหายตามที่กำหนดในวรรคแรกแล้ว ศาลจะลงโทษผู้นั้นน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำที่กำหนดไว้สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนนั้นเพียงใดก็ได้

ทั้งนี้ ให้ศาลใช้ดุลพินิจพิจารณาลงโทษจำเลยน้อยกว่าอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ตามมาตรานี้เสียก่อน จากนั้นจึงพิจารณาการลดมาตราส่วนโทษสำหรับกรณีที่จำเลยอายุไม่ถึง 20 ปี บริบูรณ์ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 75[75] และมาตรา 76[76] และการลดโทษเนื่องจากจำเลยรับสารภาพหรือเหตุอื่น ๆ ตามที่กำหนดในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78[77] ประกอบกัน”

เมื่อบัญญัติกฎหมายเช่นนี้ย่อมเป็นแรงจูงใจให้ผู้กระทำความผิดที่ขับขี่รถชนในตอนแรกตัดสินใจหยุดช่วยเหลือผู้เสียหายเพื่อให้ศาลบรรเทาโทษ ทั้งนี้เป็นไปตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล กล่าวคือ เมื่อบุคคลเห็นว่าผลประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการหยุดและช่วยเหลือผู้เสียหายจะเป็นเหตุให้ศาลบรรเทาโทษในความผิดฐานขับขี่รถชนเพียงใดก็ได้ มีมากกว่าผลประโยชน์ที่ตนจะได้จากการหลบหนี ผู้กระทำความผิดย่อมเลือกที่จะหยุดให้การช่วยเหลือผู้เสียหาย อีกทั้งการให้ความ

---

[75] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 75 บัญญัติว่า

“ผู้ใดอายุกว่าสิบสี่ปี แต่ยังไม่เกินสิบเจ็ดปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด ให้ศาลพิจารณาถึงความรู้ผิดชอบและสิ่งอื่นทั้งปวงเกี่ยวกับผู้นั้น ในอันที่จะควรวินิจฉัยว่าสมควรพิพากษาลงโทษผู้นั้นหรือไม่ ถ้าศาลเห็นว่าไม่สมควรพิพากษาลงโทษ ก็ให้จัดการตามมาตรา 74 หรือถ้าศาลเห็นว่าสมควรพิพากษาลงโทษ ก็ให้ลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดลงกึ่งหนึ่ง”

[76] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 76 บัญญัติว่า

“ผู้ใดอายุกว่าสิบเจ็ดปี แต่ยังไม่เกินยี่สิบปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด ถ้าศาลเห็นสมควรจะลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นลงหนึ่งในสาม หรือกึ่งหนึ่งก็ได้”

[77] ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 บัญญัติว่า

“เมื่อปรากฏว่า “มีเหตุบรรเทาโทษ” ไม่ว่าจะได้มีการเพิ่มหรือการลดโทษ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ หรือกฎหมายอื่นแล้วหรือไม่ ถ้าศาลเห็นสมควรจะลดโทษไม่เกินกึ่งหนึ่งของโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นก็ได้

เหตุบรรเทาโทษนั้น ได้แก่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้โฉดเขลาเบาปัญญาตกอยู่ในความทุกข์อย่างสาหัส มีคุณความดีมาแต่ก่อน รู้สึกความผิดและพยายามบรรเทาผลร้ายแห่งความผิดนั้น ลุแก่โทษต่อเจ้าพนักงาน หรือให้ความรู้แก่ศาลอันเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา หรือเหตุอื่นที่ศาลเห็นว่ามีลักษณะทำนองเดียวกัน”

ช่วยเหลือดังกล่าวย่อมเป็นผลดีแก่ตัวผู้เสียหายในด้านการบรรเทามิให้ความเสียหายรุนแรงมากยิ่งขึ้น ประกอบกับเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบหาพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างทันที

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนมากเกิดจากการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว กฎหมายได้กำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ต้องหยุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายเพื่อบรรเทาความเสียหายในเบื้องต้น ดังนั้น การขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่จึงจัดว่าเป็นพฤติกรรมที่มีความรุนแรงและการกระทำดังกล่าวอาจจะเป็นการลดโอกาสในการมีชีวิตรอดของผู้ได้รับบาดเจ็บหรืออาจทำให้ผู้นั้นได้รับบาดเจ็บเพิ่มขึ้นเนื่องจากการไม่ช่วยเหลือหรือการช่วยเหลือที่ล่าช้า รวมทั้งเป็นการแสดงออกถึงการไม่มีความรับผิดชอบขาดสามัญสำนึกที่ดี อีกทั้งยังทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ก่อเหตุ เพื่อสืบหาต้นตอของอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที

เมื่อพิจารณาตัวบทกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กำหนดให้การไม่หยุดให้ความช่วยเหลือ และแสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นความผิด ตามมาตรา 78 และมีการกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนเอาไว้ในมาตรา 160 ไม่อาจดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องปรามยับยั้งการกระทำดังกล่าว การบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ รวมทั้งบทลงโทษผู้กระทำความผิดยังไม่สามารถลดพฤติกรรมการชนแล้วหลบหนีได้ ทั้งนี้พิจารณาจากสถิติตัวเลขของผู้ขอรับเงินช่วยเหลือจากกองทุนผู้ประสบภัยรถในกรณีไม่ปรากฏคู่กรณีที่มีจำนวนไม่ต่ำกว่าปีละ 4,000 ราย

เมื่อได้พิเคราะห์ว่าเหตุใด การขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยังคงเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นให้เห็นตามการนำเสนอข่าวของสื่ออยู่บ่อยครั้ง ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องนี้ ต่างก็ได้ยืนยันไปในแนวทางเดียวกันว่าพฤติกรรมหรือการกระทำดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงทั้งต่อผู้เสียหาย และค่าใช้จ่ายของรัฐในการติดตามตัวผู้กระทำความผิดและค่าใช้จ่ายเพื่อเยียวยาผู้เสียหาย ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าวอยู่แล้ว แต่กลับพบว่าตัวบทกฎหมายหลักและมาตรการพิเศษอื่น ๆ ที่นำมาใช้

บังคับกับการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่นั้น ยังมีข้อบกพร่องสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. ปัญหาการกำหนดฐานความผิด

ปัญหาการกำหนดความผิด เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กำหนดความผิดบทหลักฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งได้เกิดปัญหาการบังคับใช้ที่ไม่สามารถครอบคลุมในทุกกรณีที่เกิดขึ้นได้ด้วยสาเหตุสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรก การกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดจำกัดเฉพาะที่เกิดขึ้นในทางเท่านั้น เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่า การกำหนดในลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาบางประการ คือ กฎหมายไม่สามารถเข้าไปกำหนดหน้าที่และความรับผิดของผู้ขับขี่ได้ หากการกระทำความผิดเกิดขึ้นนอกเหนือจากนิยามของคำว่าทาง

สาเหตุประการที่สอง เกิดจากการตีความบังคับใช้กฎหมายของศาลตามมาตรา 78 ที่ให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของการขับขี่หรือควบคุมรถ ในขณะที่รถกำลังแล่นอยู่เท่านั้น หากเป็นรถที่จอดหรือหยุดอยู่ แม้จะมีผู้ขับขี่หรือควบคุมดูแลและรถคันดังกล่าวอยู่ในสภาพที่พร้อมจะเดินเครื่องได้ทันทีก็ตาม หากไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น กรณีไม่ถือว่าเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 78 แต่อย่างใด ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมาย

2. ปัญหาการกำหนดอัตราโทษ

ปัญหาการกำหนดอัตราโทษนับเป็นอีกต้นเหตุหนึ่งที่ส่งผลให้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพในการป้องปรามยับยั้งผู้กระทำความผิด ปัญหาดังกล่าวเกิดจากสาเหตุสำคัญ คือ อัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป ไม่สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป โดยพิจารณาจากระยะเวลาบังคับใช้อัตราโทษในความผิดฐานดังกล่าวมากกว่า 25 ปี ประกอบกับการเปรียบเทียบกับความผิดฐานอื่นที่ใกล้เคียงและเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้กระทำความผิดมีแนวโน้มเลือกที่จะหลบหนีไป ตามทฤษฎีการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล (Rational Decision Theory) ซึ่งเหตุผลทั้งหมดทำให้เกิดข้อสรุปได้ว่า ปัญหาในเรื่องอัตราโทษที่ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคม และไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องปรามผู้กระทำความผิดให้ไม่หลบหนีภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุ จึงเป็นหนึ่งในต้นเหตุของการกระทำความผิดดังกล่าว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3. ปัญหามาตรการพิเศษที่นำมาใช้บังคับร่วมกับโทษทางอาญา

มาตรการพิเศษ มีจุดมุ่งหมายที่ตัวผู้กระทำความผิดเป็นสำคัญเช่นเดียวกันโทษ แต่ยิ่งไปกว่านั้น มาตรการพิเศษต่าง ๆ ถูกกำหนดขึ้นมาให้เป็นมาตรการที่ใช้ควบคู่กับโทษหรือใช้แทนโทษ เพื่อให้การบังคับใช้โทษหลักเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามปัญหาที่เกิดขึ้นคือ มาตรการพิเศษที่นำมาบังคับใช้สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีในประเทศไทยยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้ ด้วยเหตุผลของการบังคับใช้กฎหมาย และประกอบกับยังขาดมาตรการที่มีความหลากหลาย

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา ประเทศออสเตรเลีย มลรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสาธารณรัฐเกาหลีใต้ พบว่าความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการทางกฎหมายที่แตกต่างจากประเทศไทย จึงเห็นควรที่จะนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทย ดังนั้นเพื่อให้มาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่สามารถยังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเสนอแนะให้ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ดังนี้

(1) ควรมีการกำหนดพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิดให้ครอบคลุมทุกสถานการณ์ที่การขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น โดยมุ่งพิจารณาถึงลักษณะการกระทำ คือ การขับขี่หรือควบคุมสัตว์ที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แล้วหลบหนีไม่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายและไม่แจ้งเหตุแก่เจ้าพนักงาน เพื่อให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด มากกว่าการมุ่งที่จะระบุพื้นที่ที่เกิดการกระทำความผิด เพราะลักษณะของการกระทำดังกล่าวนั้นมีความสำคัญและเป็นจุดมุ่งหมายหลักที่กฎหมายต้องการควบคุมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วไม่ให้รุนแรงมากยิ่งขึ้น การกำหนดให้ความผิดฐานดังกล่าวใช้ได้เฉพาะที่เกิดขึ้นในทางเท่านั้น จะทำให้ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายแคบลง ดังนั้น การนำเสนอแนวทางการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 จึงเห็นควรยกเลิกหลักเกณฑ์ที่ว่าอุบัติเหตุต้องเกิดขึ้นในทางเท่านั้น โดยการตัดคำว่า “ทาง” ออก เพื่อให้กฎหมายสามารถกำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ภายหลังเกิดอุบัติเหตุและบังคับโทษแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้ครอบคลุมในทุกกรณีที่เกิดขึ้น ดังนี้

“ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย...”

(2) การบังคับใช้กฎหมายควรกำหนดให้น้ำหนักกับองค์ประกอบทางด้านจิตใจจากการที่ผู้ขับขี่รู้หรือควรรู้ได้ด้วยเหตุผลว่ายานพาหนะของตนเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะนั้นจึงต้องมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดเป็นหลักการสำคัญมากกว่าลักษณะทางกายภาพว่ารถมีการเคลื่อนที่หรือไม่ ย่อมทำให้กรอบและกฎเกณฑ์ในการบังคับใช้กฎหมายกว้างยิ่งขึ้น และทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างยืดหยุ่น อันสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย และหลักคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง

(3) ควรเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาอัตราโทษในปัจจุบันที่ไม่สามารถป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ และไม่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพสังคมและเศรษฐกิจในปัจจุบัน ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้นก็เพื่อเพิ่มต้นทุนของผู้กระทำความผิดฐานดังกล่าวให้สูงขึ้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษป้องปรามยับยั้ง อีกทั้งยังส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้กระทำความผิด ส่วนอัตราโทษที่แน่นอนจะเป็นเท่าไรนั้น จำต้องพิจารณาข้อเท็จจริงอื่น ๆ ทางสังคมประกอบด้วย การนำเสนอแนวทางดังกล่าวจึงมีความสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิด และทฤษฎีการตัดสินใจเลือกอย่างมีเหตุผล โดยมีข้อพิจารณาและเสนอแนะเพิ่มเติม คือ ควรกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เทียบเท่าหรือมากกว่าอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น อีกทั้งควรแบ่งระดับอัตราโทษตามความรุนแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา อีกทั้งการแบ่งระดับอัตราโทษดังกล่าวนี้ยังสอดคล้องกับการแบ่งระดับอัตราโทษของประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนี้

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

การกำหนดอัตราโทษให้มีระวางโทษขั้นต่ำในแต่ละกรณีไม่เกิน 5 ปี นั้น ยังได้พิเคราะห์ไปถึงการเปิดช่องให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจรอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษได้ ในกรณีที่ศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดยังไม่สมควรถูกลงโทษจำคุกทันที เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาคดีให้เหมาะสมเป็นรายบุคคล อย่างไรก็ตาม ควรกำหนดในส่วนของการระวางโทษขั้นสูงให้ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้อัตราโทษสามารถป้องปรามยับยั้งการกระทำความผิดได้ และส่งเสริมให้คนในสังคมตระหนักถึงความร้ายแรงจากการหลบหนี ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงสาเหตุหลักที่ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดตัดสินใจเลือกที่จะหลบหนีไปมากกว่าอยู่ช่วยเหลือ คือ การขับขี่ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ด้วยเหตุนี้ จึงควรกำหนดให้อัตราโทษของความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี มีอัตราโทษเช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เพื่อลดมูลเหตุจูงใจในการหลบหนีอีกประการหนึ่ง

ยิ่งไปกว่านั้น ข้อเสนอแนะที่ให้เพิ่มอัตราโทษสูงตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น ย่อมส่งผลให้อายุความสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี และไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย เพิ่มสูงขึ้นเป็น 10 ปี ซึ่งอายุความที่เพิ่มขึ้นเช่นนี้ ย่อมเป็นผลดีต่อกระบวนการยุติธรรมในการตามจับตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ในทางกลับกันก็ย่อมส่งผลเสียต่อผู้กระทำความผิดที่จะต้องหลบหนีไปถึง 10 ปี คดีจึงจะเป็นอันขาดอายุความ

(4) มาตรการพิเศษอื่น ๆ ที่นำมาใช้กับความผิดฐานขับรถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ควรมีการแก้ไขปรับปรุงและมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

(4.1) ควรแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ขององค์กร โดยโอนอำนาจในการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่จากกรมการขนส่งทางบกกลับมายังสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้อำนาจในการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่ และการบังคับใช้มาตรการลงโทษที่เกี่ยวข้องกับใบขับขี่อยู่ที่องค์กรเดียวกัน อันจะส่งผลให้มีฐานข้อมูลในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็ม

ประสิทธิภาพ และเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดอาศัยช่องว่างทางข้อมูลระหว่างหน่วยงานไปขอออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่ ซึ่งทำให้การบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายไม่ส่งผลต่อการป้องปรามการกระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

(4.2) ควรกำหนดให้ศาลต้องสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อย่างชัดเจนตามระยะเวลาที่กำหนด เช่นเดียวกับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา และสอดคล้องกับมาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของต่างประเทศ เพื่อให้ผู้ขับขี่รับรู้ถึงผลกระทบที่จะตามมาหากเกิดการหลบหนีภายหลังการชน อีกทั้งการกำหนดให้มีรูปแบบของการลงโทษที่ชัดเจนดังกล่าวนี้ ย่อมส่งผลในการข่มขู่ ทั้งต่อตัวผู้กระทำความผิดเองอันเป็นการข่มขู่โดยเฉพาะ (Specific Deterrence) และเป็นตัวอย่างให้คนในสังคมได้รับรู้อันเป็นการข่มขู่โดยทั่วไป (General Deterrence)

(4.3) ควรกำหนดให้ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีต้องเข้ารับการอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด โดยไม่จำเป็นต้องเข้าหลักเกณฑ์การกระทำความผิดซ้ำ และกำหนดให้การอบรมเป็นเงื่อนไขของการคืนสิทธิที่จะเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งแนวทางการนำเสนอในประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitative Theory)

(4.4) แนวทางที่เหมาะสมในการนำหลักเกณฑ์การปล่อยชั่วคราวมาบังคับใช้สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี มีข้อเสนอแนะ ดังนี้ ควรออกข้อบังคับของประธานศาลฎีกา ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการเรียกประกันหรือหลักประกันในการปล่อยชั่วคราวผู้ตองหาหรือจำเลยในคดีอาญา โดยกำหนดให้ความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย นอกจากการพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 108 แล้ว ให้ถือว่าการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ประกอบมาตรา 160 เป็นความผิดร้ายแรง ประกอบกับผู้ต้องหาหรือจำเลยเคยมีพฤติการณ์หลบหนีมาก่อน จึงมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าหากอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวผู้ต้องหาหรือจำเลยอาจหลบหนีไปอีก ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ไม่อาจรับ ให้ศาลมีคำสั่งไม่อนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวในกรณีดังกล่าว ส่วนในกรณีการขับขี่รถชนแล้วหลบหนีเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส กรณีที่ศาลอนุญาตให้ปล่อยตัวชั่วคราว ให้ศาลกำหนดเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่ง

เพื่อป้องกันการหลบหนี เช่น กำหนดเกี่ยวกับสถานที่อยู่ของผู้ที่ได้รับการปล่อยชั่วคราว การห้ามเดินทางออกนอกพื้นที่ภูมิลำเนาของผู้นั้น หรือห้ามเดินทางออกนอกราชอาณาจักรโดยอาจยึดหนังสือเดินทางของผู้นั้นไว้ การกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวต้องมารายงานตัวต่อเจ้าพนักงานตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด หรือกำหนดให้ตั้งผู้ควบคุมดูแลผู้ที่ได้รับการปล่อยชั่วคราว เป็นต้น

(4.5) ควรกำหนดให้พฤติการณ์ที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปภายหลังเกิดอุบัติเหตุเป็นเงื่อนไขให้บริษัทประกันภัยสามารถปฏิเสธไม่ให้ความคุ้มครองแก่คู่สัญญา โดยการออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนให้แก้ไขข้อความกรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับเงื่อนไขการปฏิเสธไม่ให้ความคุ้มครองแก่คู่สัญญาที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78

(4.6) ควรนำมาตรการคุมประพฤติสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถชนแล้วหลบหนี โดยกำหนดให้ผู้ที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ศาลต้องสั่งคุมประพฤติผู้กระทำความผิด โดยไม่จำต้องพิจารณาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 และให้กำหนดเงื่อนไขของการคุมประพฤติ โดยกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องทำบันทึกรายงานการใช้รถส่งเจ้าพนักงานคุมประพฤติทุกสัปดาห์ และกำหนดให้มีเจ้าพนักงานคุมประพฤติเข้าไปตรวจตราสอดส่องผู้กระทำความผิดอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขในการคุมประพฤติอย่างอื่นร่วมด้วย เช่น การกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องทำงานบริการสาธารณะในสถาบันส่งเสริมสวัสดิการสังคม หรือสถานพยาบาลหรือมูลนิธิช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น และให้กำหนดระยะเวลาคุมประพฤติตามที่ศาลเห็นสมควร โดยต้องไม่เกินไปกว่าระยะเวลาสำหรับอัตราโทษที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดดังกล่าว ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้จะช่วยแก้ไขฟื้นฟูและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของผู้กระทำความผิดรวมทั้งทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคม มาบัญญัติเพิ่มเติมเป็นมาตรา 78/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(4.7) ควรนำมาตรการลดโทษมาใช้เพื่อเป็นมาตรการจูงใจให้ผู้ขับขี่หยุดช่วยเหลือผู้เสียหายให้ได้รับผลประโยชน์จากมาตรการดังกล่าว มาบัญญัติเพิ่มเติมเป็น มาตรา 78/2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

“ถ้าศาลเห็นว่าผู้ขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ได้หยุดรถ

หรือสัตว์ และให้ความ ช่วยเหลือตามสมควร พร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายตามที่กำหนดในวรรคแรกแล้ว ศาลจะลงโทษผู้นั้นน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำที่กำหนดไว้สำหรับความผิดฐานขับขี่รถชนนั้นเพียงใดก็ได้

ทั้งนี้ ให้ศาลใช้ดุลพินิจพิจารณาลงโทษจำเลยน้อยกว่าอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ตามมาตรานี้เสียก่อน จากนั้นจึงพิจารณาการลดมาตราส่วนโทษสำหรับกรณีที่จำเลยอายุไม่ถึง 20 ปี บริบูรณ์ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 75 และมาตรา 76 และการลดโทษเนื่องจากจำเลยรับสารภาพหรือเหตุอื่น ๆ ตามที่กำหนดในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 ประกอบกัน”

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองบังคับการตำรวจทางหลวง. มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.highwaypolice.org/test.htm [เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2559]

คณพล จันทน์หอม. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. โครงการตำราและสื่อการสอน คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2558.

จิตติมา เทพอารักษ์กุล. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. 2543.

ณรงค์ ใจหาญ. กฎหมายอาญา: ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2543.

ไทยรัฐออนไลน์. หนุ่มใหญ่ชะตาขาด ถูกรถชนใกล้สวนเสือศรีราชา ดับอนาถหัวแตกสมองไหล [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/774366 [เข้าถึงเมื่อ 24 พฤศจิกายน 2559]

———. ภรรยาร้อง! สามีถูกกระบะชนแล้วหนีต่อหน้าต่อตา ขณะติดไฟแดงแยกร่มเกล้า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/799927 [เข้าถึงเมื่อ 4 มกราคม 2560]

———. ชนแล้วหนี รถพ่วงทับสยองสาวอีสานขี่ จยย.ไปทำบุญ โดนเฉี่ยวล้มเหยียบซ้ำ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/816756 [เข้าถึงเมื่อ 5 มกราคม 2560]

———. บอสลูกกระทิงแดงหนีคดีอีก! ร้องศาลมีหมายจับ ยุติเรื่องขอความเป็นธรรม [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.thairath.co.th/content/925288 [เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2560]

นรินทร์ ไทรฟัก. การรับโทษหนักขึ้นเนื่องจากการเพิ่มโทษกับเหตุฉกรรจ์ในคดีอาญา. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2528.

นัยนา เกิดวิชัย. คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: พิทักษ์อักษร, 2540.

ปกป้อง ศรีสนิท. กฎหมายอาญาชั้นสูง. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2559.

ปกรณ์ มณีปกรณ์. ทฤษฎีอาชญาวิทยา. กรุงเทพมหานคร: เอ็ม.ที.เพรส., 2555.

พรชัย ขันตี และคณะ. ทฤษฎีอาชญาวิทยา: หลักการ งานวิจัย และนโยบายประยุกต์. กรุงเทพมหานคร: ส.เจริญการพิมพ์, 2558.

วิสัญ วงษ์อินทร์. ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรในเขต บก.น.1. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2541.

สมเกียรติ ตั้งกิจวาณิชย์ และคณะ. นิติศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2554.

สมยศ เชื้อไทย. ความรู้กฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 22. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2559.

สมศักดิ์ บุญถม. ปัจจัยทีมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2541.

สมาคมประกันวินาศภัยไทย. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://www.tgia.org/insurance/motor [เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2560]

สำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.). รายงานเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.oic.or.th/th/consumer/reports [เข้าถึงเมื่อ 3 พฤษภาคม 2560]

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. เทคนิคการจัดทำเจตนารมณ์ของกฎหมาย. วารสารการจัดการความรู้ 6(มกราคม - มีนาคม 2553).

สุดสงวน สุธีสร. อาชญาวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สามลดา, 2554.

อัจฉรียา ชูติอนันต์. อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557.

อารีย์พร กลั่นนุรักษ์. การปล่อยชั่วคราวโดยกำหนดเงื่อนไข. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. 2545.

ภาษาอังกฤษ

A Safer Florida Highway Safety and Motor Vehicles. Driving Safety Hit and Run – Bad to Worse [Online]. Available from: https://www.flhsmv.gov/safety-center/driving-safety/hitrun/ [22 November 2016.

AAA Foundation for Traffic Safety. Hit and Run Drivers Kill Nearly 1500 People Annually with Pedestrians at Greatest Risk, According to Aaa Foundation Analysis [Online]. Available from:

https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/HitandRun.pdf [2 4 April 2017.

Arash M. Roshandeh Bei Zhou, Shengrui Zhang and Zhuanlin Ma. Analysis of Factor Contirbuting to Hit-and-Run Crashes Involved with Improper Driving Behaviors. Procedia Engineering 137 (2016): 554-562.

ATSB Safety Report Australian Government. Hit-Run Drivers to Face 10-Year Maximum [Online]. Available from: http://www.theage.com.au/news/National/Hitrun-drivers-to-face-10year-maximum/2005/04/19/1113854203276.html [24 April 2017.

Bong-Min Yang and Jinhyun Kim. Road Traffic Accidents and Policy Interventions in Korea. Injury Control and Safety Promotion 10, 2 (2003): 89-94.

Bryan A. Garner. Black's Law Dictionary. 10 ed. New York: Thomson West, 2014.

Car Insurance Comparison. How Will a Hit-and-Run Affect Car Insurance Rates? [Online]. Available from: http://www.carinsurancecomparison.com/how-will-a-hit-and-run-affect-car-insurance-rates/ [20 April 2017.

Florida Hit and Run. Statistics [Online]. Available from: http://www.floridahitandrun.com/florida-hit-and-run-statistics/ [2 2 November 2016.

Florida Senate Bill. Probation and Community Control [Online]. Available from: https://legiscan.com/FL/text/S0 7 9 0 / id/1 5 8 9 1 6 8 / Florida-2 0 1 7 - S0 7 9 0 - Comm_Sub.html [10 May 2017.

H.L.A. Hart. With and Introduce by John Gardner. Punishment and Responsibility Essays in Philosophy of Law. London: Oxford University Press, 2008.

Herbert L. Packer. The Limits of the Criminal Sanction. California: Stanford University Press, 1968.

J. Thomas Dalby. The Psychology of Hit and Run [Online]. 2008. Available from: https://www.researchgate.net/publication/236891390_The_psychology_of_hit_and_run [29 October 2016.

Juwon Kung. What to Do after a Car Accident (in Korea) [Online]. Available from: https://klawguru.com/2014/09/18/what-to-do-after-a-car-accident-in-korea/ [28 April 2017.

K.T Solomon. Traffic Law Enforcement, Proceedings of the 14th Conference of the Australian Road Research Board. Accidents and Safety 14, 4 (1988): 126-130.

Kazako Okamura Goro Fujita, Makoto Kihira and Others. Factor Contributing to Driver Choice after Hitting a Pedestrian in Japan. Factor Contributing to Driver Choice after Hitting a Pedestrian in Japan 72 (2014): 277-286.

Kunihiro Horiuchi. Criminal Justice Profiles of Asia. UNAFEI 5, 3 (1995).

Learning Essay. Effects of a Hit and Run [Online]. Available from: http://webpages.scu.edu/ftp/zlee/Effects%20of%20a%20Hit%20and%20Run.html [1 November 2016.

Lucas Benitez. An Overview of Traffic Crime and Its Criminal Punishment in Japan [Online]. Available from: http://dspace.lib.niigata-u.ac.jp/dspace/bitstream/10191/1076/1/18_0097.pdf [17 November 2016.

Miriam Gur-Arye. Moral Panic: Hit-and-Run Traffic Offenses. New Criminal 20, 2 (2017).

National Institute of Corrections. The Effectiveness of the New Intensive Supervision Programs [Online]. Available from: https://s3.amazonaws.com/static.nicic.gov/Library/007700.pdf [8 May 2017.

NSW Parliamentary Library Research Service. Probation: An Overview [Online]. Available from: https://www.parliament.nsw.gov.au/researchpapers/Documents/probation-an-overview/probation.pdf [8 May 2017.

NSW Sentencing Council. Most Common Offences in the Higher Court Where Periodic Detention Was Imposed [Online]. Available from: http://www.sentencingcouncil.justice.nsw.gov.au/Documents/Projects_Complete/Periodic_Detention/periodic_detention_report.pdf [8 May 2017.

Offer Grembek and Julia B. Griswold. On the Legal Deterrence of Pedestrian Hit-and-Run Collisions [Online]. Available from: https://safetrec.berkeley.edu/sites/default/files/publications/on_the_legal_deterrence_hr_workingpaper.pdf [5 October 2016.

Road and Maritime. Demerit Point [Online]. Available from: http://www.rms.nsw.gov.au/roads/safety-rules/demerits/index.html [8 May 2017.

Sara J. Solnick and David Hemenway. The Hit-and-Run in Fatal Pedestrian Accidents: Victims, Circumstances and Drivers. Accident Analysis and Prevention 27, 5 (1995): 643-649.

Solnick SJ and Hemenway D. Hit the Bottle and Run: The Role of Alcohol in Hit-and-Run Pedestrian Fatalities. Journal of Studies on Alcohol 55, 6 (1994): 679-684.

The Boader Mail. No Bail for Man Who Allegedly Hit and Killed Cyclist, Removed Overalls and Ran [Online]. Available from: http://www.bordermail.com.au/story/4328105/no-bail-for-man-who-allegedly-hit-and-killed-cyclist-removed-overalls-and-ran/?cs=7 [24 April 2017.

The Daily Advertiser. No Bail for Man Accused of Hit-and-Run in Cootamundra [Online]. Available from: http://www.dailyadvertiser.com.au/story/2171559/no-bail-for-man-accused-of-hit-and-run-in-cootamundra/ [2 May 2017.

The National Center for Health Statistics. Automobile Accident [Online]. Available from: https://nchstats.com/category/national-center-for-health-statistics/ [24 April 2017.

The Professional Staff of the Committee on Appropriations. "Bill Analysis and Fiscal Impact Statement on Aaron Cohen Life Protection Act." edited by Senate, The Florida, 2014.

Traffic Department Driver's License Division. Renewing Your Driver's License [Online]. Available from: https://www.police.pref.kanagawa.jp/eng/e_pic/eng83002.pdf [18 April 2016.

UNAFEI. Probation and Parole [Online]. Available from: http://www.unafei.or.jp/english/pdf/CJSJ_2011/09Chapter7.pdf [8 May 2017.

Upal Barua and Lina Kattan Richard Tay. Factors Contributing to Hit-and-Run in Fatal Crashes. Accident Analysis and Prevention 41, 2 (2009): 227-233.

World Health Organization. Estimated Road Traffic Death Rate [Online]. Available from: http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html [17 November 2016.

———. Number of Road Traffic Deaths [Online]. Available from: http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/traffic_deaths_number/en/ [25 October 2016.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

The 2016 Florida Statutes

Title XXIII

MOTOR VEHICLES

Chapter 316

STATE UNIFORM TRAFFIC CONTROL

Section 316.027 Crash involving death or personal injuries.—

(1) As used in this section, the term:

(a) "Serious bodily injury" means an injury to a person, including the driver, which consists of a physical condition that creates a substantial risk of death, serious personal disfigurement, or protracted loss or impairment of the function of a bodily member or organ.

(b) "Vulnerable road user" means:

1. A pedestrian, including a person actually engaged in work upon a highway, or in work upon utility facilities along a highway, or engaged in the provision of emergency services within the right-of-way;

2. A person operating a bicycle, motorcycle, scooter, or moped lawfully on the roadway;

3. A person riding an animal; or

4. A person lawfully operating on a public right-of-way, crosswalk, or shoulder of the roadway:

a. A farm tractor or similar vehicle designed primarily for farm use;

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

b. A skateboard, roller skates, or in-line skates;

c. A horse-drawn carriage;

d. An electric personal assistive mobility device; or

e. A wheelchair.

(2)(a) The driver of a vehicle involved in a crash occurring on public or private property which results in injury to a person other than serious bodily injury shall immediately stop the vehicle at the scene of the crash, or as close thereto as possible, and shall remain at the scene of the crash until he or she has fulfilled the requirements of s. 316.062. A person who willfully violates this paragraph commits a felony of the third degree, punishable as provided in s. 775.082, s. 775.083, or s. 775.084.

(b) The driver of a vehicle involved in a crash occurring on public or private property which results in serious bodily injury to a person shall immediately stop the vehicle at the scene of the crash, or as close thereto as possible, and shall remain at the scene of the crash until he or she has fulfilled the requirements of s. 316.062. A person who willfully violates this paragraph commits a felony of the second degree, punishable as provided in s. 775.082, s. 775.083, or s. 775.084.

(c) The driver of a vehicle involved in a crash occurring on public or private property which results in the death of a person shall immediately stop the vehicle at the scene of the crash, or as close thereto as possible, and shall remain at the scene of the crash until he or she has fulfilled the requirements of s. 316.062. A person who is arrested for a violation of this paragraph and who has previously been convicted of a violation of this section, s. 316.061, s. 316.191, or s. 316.193, or a felony violation of s. 322.34, shall be held in custody until brought before the court for admittance to bail in accordance with chapter 903. A person who willfully violates this paragraph commits a felony of the first degree, punishable as provided in s. 775.082, s. 775.083,

or s. 775.084, and shall be sentenced to a mandatory minimum term of imprisonment of 4 years. A person who willfully commits such a violation while driving under the influence as set forth in s. 316.193(1) shall be sentenced to a mandatory minimum term of imprisonment of 4 years.

(d) Notwithstanding s. 775.089(1)(a), if the driver of a vehicle violates paragraph (a), paragraph (b), or paragraph (c), the court shall order the driver to make restitution to the victim for any damage or loss unless the court finds clear and compelling reasons not to order the restitution. Restitution may be monetary or nonmonetary restitution. The court shall make the payment of restitution a condition of probation in accordance with s. 948.03. An order requiring the defendant to make restitution to a victim does not remove or diminish the requirement that the court order payment to the Crimes Compensation Trust Fund under chapter 960. Payment of an award by the Crimes Compensation Trust Fund creates an order of restitution to the Crimes Compensation Trust Fund unless specifically waived in accordance with s. 775.089(1)(b).

(e) A driver who violates paragraph (a), paragraph (b), or paragraph (c) shall have his or her driver license revoked for at least 3 years as provided in s. 322.28(4).

1. A person convicted of violating paragraph (a), paragraph (b), or paragraph (c) shall, before his or her driving privilege may be reinstated, present to the department proof of completion of a victim's impact panel session in a judicial circuit if such a panel exists, or if such a panel does not exist, a department-approved driver improvement course relating to the rights of vulnerable road users relative to vehicles on the roadway as provided in s. 322.0261(2).

2. The department may reinstate an offender's driving privilege after he or she satisfies the 3-year revocation period as provided in s. 322.28(4) and successfully

completes either a victim's impact panel session or a department-approved driver improvement course relating to the rights of vulnerable road users relative to vehicles on the roadway as provided in s. 322.0261(2).

3. For purposes of this paragraph, an offender's driving privilege may be reinstated only after the department verifies that the offender participated in and successfully completed a victim's impact panel session or a department-approved driver improvement course.

(f) For purposes of sentencing under chapter 921 and determining incentive gain-time eligibility under chapter 944, an offense listed in this subsection is ranked one level above the ranking specified in s. 921.0022 or s. 921.0023 for the offense committed if the victim of the offense was a vulnerable road user.

(g) The defendant may move to depart from the mandatory minimum term of imprisonment prescribed in paragraph (c) unless the violation was committed while the defendant was driving under the influence. The state may object to this departure. The court may grant the motion only if it finds that a factor, consideration, or circumstance clearly demonstrates that imposing a mandatory minimum term of imprisonment would constitute or result in an injustice. The court shall state in open court the basis for granting the motion.

(3) The stops shall be made without unnecessarily obstructing traffic, and, if a damaged vehicle is obstructing traffic, the driver of the vehicle shall make every reasonable effort to move the vehicle or have it moved so as not to obstruct the regular flow of traffic. A person who fails to comply with this subsection shall be cited for a nonmoving violation, punishable as provided in chapter 318.

(4) In addition to any other civil, criminal, or administrative penalty imposed, a person whose commission of a noncriminal traffic infraction or a violation of this

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

chapter or s. 1006.66 causes or results in the death of another person may be required by the court to serve 120 community service hours in a trauma center or hospital that regularly receives victims of vehicle accidents, under the supervision of a registered nurse, an emergency room physician, or an emergency medical technician pursuant to a voluntary community service program operated by the trauma center or hospital.

Section 316.061 Crashes involving damage to vehicle or property.—

(1) The driver of any vehicle involved in a crash resulting only in damage to a vehicle or other property which is driven or attended by any person shall immediately stop such vehicle at the scene of such crash or as close thereto as possible, and shall forthwith return to, and in every event shall remain at, the scene of the crash until he or she has fulfilled the requirements of s. 316.062. A person who violates this subsection commits a misdemeanor of the second degree, punishable as provided in s. 775.082 or s. 775.083. Notwithstanding any other provision of this section, $5 shall be added to a fine imposed pursuant to this section, which $5 shall be deposited in the Emergency Medical Services Trust Fund.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

(2) Every stop must be made without obstructing traffic more than is necessary, and, if a damaged vehicle is obstructing traffic, the driver of such vehicle must make every reasonable effort to move the vehicle or have it moved so as not to block the regular flow of traffic. Any person failing to comply with this subsection shall be cited for a nonmoving violation, punishable as provided in chapter 318.

(3) Employees or authorized agents of the Department of Transportation, law enforcement with proper jurisdiction, or an expressway authority created pursuant to chapter 348, in the exercise, management, control, and maintenance of its highway system, may undertake the removal from the main traveled way of roads on its

highway system of all vehicles incapacitated as a result of a motor vehicle crash and of debris caused thereby. Such removal is applicable when such a motor vehicle crash results only in damage to a vehicle or other property, and when such removal can be accomplished safely and will result in the improved safety or convenience of travel upon the road. The driver or any other person who has removed a motor vehicle from the main traveled way of the road as provided in this section shall not be considered liable or at fault regarding the cause of the accident solely by reason of moving the vehicle.

Section 316.062 Duty to give information and render aid.—

(1) The driver of any vehicle involved in a crash resulting in injury to or death of any person or damage to any vehicle or other property which is driven or attended by any person shall give his or her name, address, and the registration number of the vehicle he or she is driving, and shall upon request and if available exhibit his or her license or permit to drive, to any person injured in such crash or to the driver or occupant of or person attending any vehicle or other property damaged in the crash and shall give such information and, upon request, exhibit such license or permit to any police officer at the scene of the crash or who is investigating the crash and shall render to any person injured in the crash reasonable assistance, including the carrying, or the making of arrangements for the carrying, of such person to a physician, surgeon, or hospital for medical or surgical treatment if it is apparent that treatment is necessary, or if such carrying is requested by the injured person.

(2) In the event none of the persons specified are in condition to receive the information to which they otherwise would be entitled under subsection (1), and no police officer is present, the driver of any vehicle involved in such crash, after fulfilling

all other requirements of s. 316.027 and subsection (1), insofar as possible on his or her part to be performed, shall forthwith report the crash to the nearest office of a duly authorized police authority and submit thereto the information specified in subsection (1).

(3) The statutory duty of a person to make a report or give information to a law enforcement officer making a written report relating to a crash shall not be construed as extending to information which would violate the privilege of such person against self-incrimination.

(4) A violation of this section is a noncriminal traffic infraction, punishable as a nonmoving violation as provided in chapter 318.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

Title XLVI

CRIMES

Chapter 775

DEFINITIONS; GENERAL PENALTIES; REGISTRATION OF CRIMINALS

Section 775.082 Penalties; applicability of sentencing structures; mandatory minimum sentences for certain reoffenders previously released from prison.—

(1)(a) Except as provided in paragraph (b), a person who has been convicted of a capital felony shall be punished by death if the proceeding held to determine sentence according to the procedure set forth in s. 921.141 results in a determination that such person shall be punished by death, otherwise such person shall be punished by life imprisonment and shall be ineligible for parole.

(b)1. A person who actually killed, intended to kill, or attempted to kill the victim and who is convicted under s. 782.04 of a capital felony, or an offense that was reclassified as a capital felony, which was committed before the person attained 18 years of age shall be punished by a term of imprisonment for life if, after a sentencing hearing conducted by the court in accordance with s. 921.1401, the court finds that life imprisonment is an appropriate sentence. If the court finds that life imprisonment is not an appropriate sentence, such person shall be punished by a term of imprisonment of at least 40 years. A person sentenced pursuant to this subparagraph is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(a).

2. A person who did not actually kill, intend to kill, or attempt to kill the victim and who is convicted under s. 782.04 of a capital felony, or an offense that was reclassified as a capital felony, which was committed before the person attained 18

years of age may be punished by a term of imprisonment for life or by a term of years equal to life if, after a sentencing hearing conducted by the court in accordance with s. 921.1401, the court finds that life imprisonment is an appropriate sentence. A person who is sentenced to a term of imprisonment of more than 15 years is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(c).

3. The court shall make a written finding as to whether a person is eligible for a sentence review hearing under s. 921.1402(2)(a) or (c). Such a finding shall be based upon whether the person actually killed, intended to kill, or attempted to kill the victim. The court may find that multiple defendants killed, intended to kill, or attempted to kill the victim.

(2) In the event the death penalty in a capital felony is held to be unconstitutional by the Florida Supreme Court or the United States Supreme Court, the court having jurisdiction over a person previously sentenced to death for a capital felony shall cause such person to be brought before the court, and the court shall sentence such person to life imprisonment as provided in subsection (1). No sentence of death shall be reduced as a result of a determination that a method of execution is held to be unconstitutional under the State Constitution or the Constitution of the United States.

(3) A person who has been convicted of any other designated felony may be punished as follows:

(a)1. For a life felony committed before October 1, 1983, by a term of imprisonment for life or for a term of at least 30 years.

2. For a life felony committed on or after October 1, 1983, by a term of imprisonment for life or by a term of imprisonment not exceeding 40 years.

3. Except as provided in subparagraph 4., for a life felony committed on or after July 1, 1995, by a term of imprisonment for life or by imprisonment for a term of years not exceeding life imprisonment.

4.a. Except as provided in sub-subparagraph b., for a life felony committed on or after September 1, 2005, which is a violation of s. 800.04(5)(b), by:

(I) A term of imprisonment for life; or

(II) A split sentence that is a term of at least 25 years' imprisonment and not exceeding life imprisonment, followed by probation or community control for the remainder of the person's natural life, as provided in s. 948.012(4).

b. For a life felony committed on or after July 1, 2008, which is a person's second or subsequent violation of s. 800.04(5)(b), by a term of imprisonment for life.

5. Notwithstanding subparagraphs 1.-4., a person who is convicted under s. 782.04 of an offense that was reclassified as a life felony which was committed before the person attained 18 years of age may be punished by a term of imprisonment for life or by a term of years equal to life imprisonment if the judge conducts a sentencing hearing in accordance with s. 921.1401 and finds that life imprisonment or a term of years equal to life imprisonment is an appropriate sentence.

a. A person who actually killed, intended to kill, or attempted to kill the victim and is sentenced to a term of imprisonment of more than 25 years is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(b).

b. A person who did not actually kill, intend to kill, or attempt to kill the victim and is sentenced to a term of imprisonment of more than 15 years is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(c).

c. The court shall make a written finding as to whether a person is eligible for a sentence review hearing under s. 921.1402(2)(b) or (c). Such a finding shall be based upon whether the person actually killed, intended to kill, or attempted to kill the victim. The court may find that multiple defendants killed, intended to kill, or attempted to kill the victim.

6. For a life felony committed on or after October 1, 2014, which is a violation of s. 787.06(3)(g), by a term of imprisonment for life.

(b)1. For a felony of the first degree, by a term of imprisonment not exceeding 30 years or, when specifically provided by statute, by imprisonment for a term of years not exceeding life imprisonment.

2. Notwithstanding subparagraph 1., a person convicted under s. 782.04 of a first degree felony punishable by a term of years not exceeding life imprisonment, or an offense that was reclassified as a first degree felony punishable by a term of years not exceeding life, which was committed before the person attained 18 years of age may be punished by a term of years equal to life imprisonment if the judge conducts a sentencing hearing in accordance with s. 921.1401 and finds that a term of years equal to life imprisonment is an appropriate sentence.

a. A person who actually killed, intended to kill, or attempted to kill the victim and is sentenced to a term of imprisonment of more than 25 years is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(b).

b. A person who did not actually kill, intend to kill, or attempt to kill the victim and is sentenced to a term of imprisonment of more than 15 years is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(c).

c. The court shall make a written finding as to whether a person is eligible for a sentence review hearing under s. 921.1402(2)(b) or (c). Such a finding shall be based

upon whether the person actually killed, intended to kill, or attempted to kill the victim. The court may find that multiple defendants killed, intended to kill, or attempted to kill the victim.

(c) Notwithstanding paragraphs (a) and (b), a person convicted of an offense that is not included in s. 782.04 but that is an offense that is a life felony or is punishable by a term of imprisonment for life or by a term of years not exceeding life imprisonment, or an offense that was reclassified as a life felony or an offense punishable by a term of imprisonment for life or by a term of years not exceeding life imprisonment, which was committed before the person attained 18 years of age may be punished by a term of imprisonment for life or a term of years equal to life imprisonment if the judge conducts a sentencing hearing in accordance with s. 921.1401 and finds that life imprisonment or a term of years equal to life imprisonment is an appropriate sentence. A person who is sentenced to a term of imprisonment of more than 20 years is entitled to a review of his or her sentence in accordance with s. 921.1402(2)(d).

(d) For a felony of the second degree, by a term of imprisonment not exceeding 15 years.

(e) For a felony of the third degree, by a term of imprisonment not exceeding 5 years.

(4) A person who has been convicted of a designated misdemeanor may be sentenced as follows:

(a) For a misdemeanor of the first degree, by a definite term of imprisonment not exceeding 1 year;

(b) For a misdemeanor of the second degree, by a definite term of imprisonment not exceeding 60 days.

Chulalongkorn University

(5) Any person who has been convicted of a noncriminal violation may not be sentenced to a term of imprisonment nor to any other punishment more severe than a fine, forfeiture, or other civil penalty, except as provided in chapter 316 or by ordinance of any city or county.

(6) Nothing in this section shall be construed to alter the operation of any statute of this state authorizing a trial court, in its discretion, to impose a sentence of imprisonment for an indeterminate period within minimum and maximum limits as provided by law, except as provided in subsection (1).

(7) This section does not deprive the court of any authority conferred by law to decree a forfeiture of property, suspend or cancel a license, remove a person from office, or impose any other civil penalty. Such a judgment or order may be included in the sentence.

(8)(a) The sentencing guidelines that were effective October 1, 1983, and any revisions thereto, apply to all felonies, except capital felonies, committed on or after October 1, 1983, and before January 1, 1994, and to all felonies, except capital felonies and life felonies, committed before October 1, 1983, when the defendant affirmatively selects to be sentenced pursuant to such provisions.

(b) The 1994 sentencing guidelines, that were effective January 1, 1994, and any revisions thereto, apply to all felonies, except capital felonies, committed on or after January 1, 1994, and before October 1, 1995.

(c) The 1995 sentencing guidelines that were effective October 1, 1995, and any revisions thereto, apply to all felonies, except capital felonies, committed on or after October 1, 1995, and before October 1, 1998.

(d) The Criminal Punishment Code applies to all felonies, except capital felonies, committed on or after October 1, 1998. Any revision to the Criminal

Punishment Code applies to sentencing for all felonies, except capital felonies, committed on or after the effective date of the revision.

(e) Felonies, except capital felonies, with continuing dates of enterprise shall be sentenced under the sentencing guidelines or the Criminal Punishment Code in effect on the beginning date of the criminal activity.

(9)(a)1. "Prison release reoffender" means any defendant who commits, or attempts to commit:

a. Treason;

b. Murder;

c. Manslaughter;

d. Sexual battery;

e. Carjacking;

f. Home-invasion robbery;

g. Robbery;

h. Arson;

i. Kidnapping;

j. Aggravated assault with a deadly weapon;

k. Aggravated battery;

l. Aggravated stalking;

m. Aircraft piracy;

n. Unlawful throwing, placing, or discharging of a destructive device or bomb;

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

o. Any felony that involves the use or threat of physical force or violence against an individual;

p. Armed burglary;

q. Burglary of a dwelling or burglary of an occupied structure; or

r. Any felony violation of s. 790.07, s. 800.04, s. 827.03, s. 827.071, or s. 847.0135(5);

within 3 years after being released from a state correctional facility operated by the Department of Corrections or a private vendor or within 3 years after being released from a correctional institution of another state, the District of Columbia, the United States, any possession or territory of the United States, or any foreign jurisdiction, following incarceration for an offense for which the sentence is punishable by more than 1 year in this state.

2. "Prison release reoffender" also means any defendant who commits or attempts to commit any offense listed in sub-subparagraphs (a)1.a.-r. while the defendant was serving a prison sentence or on escape status from a state correctional facility operated by the Department of Corrections or a private vendor or while the defendant was on escape status from a correctional institution of another state, the District of Columbia, the United States, any possession or territory of the United States, or any foreign jurisdiction, following incarceration for an offense for which the sentence is punishable by more than 1 year in this state.

3. If the state attorney determines that a defendant is a prison releaser reoffender as defined in subparagraph 1., the state attorney may seek to have the court sentence the defendant as a prison releaser reoffender. Upon proof from the state attorney that establishes by a preponderance of the evidence that a defendant

is a prison releaser reoffender as defined in this section, such defendant is not eligible for sentencing under the sentencing guidelines and must be sentenced as follows:

a. For a felony punishable by life, by a term of imprisonment for life;

b. For a felony of the first degree, by a term of imprisonment of 30 years;

c. For a felony of the second degree, by a term of imprisonment of 15 years; and

d. For a felony of the third degree, by a term of imprisonment of 5 years.

(b) A person sentenced under paragraph (a) shall be released only by expiration of sentence and shall not be eligible for parole, control release, or any form of early release. Any person sentenced under paragraph (a) must serve 100 percent of the court-imposed sentence.

(c) Nothing in this subsection shall prevent a court from imposing a greater sentence of incarceration as authorized by law, pursuant to s. 775.084 or any other provision of law.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

(d)1. It is the intent of the Legislature that offenders previously released from prison who meet the criteria in paragraph (a) be punished to the fullest extent of the law and as provided in this subsection, unless the state attorney determines that extenuating circumstances exist which preclude the just prosecution of the offender, including whether the victim recommends that the offender not be sentenced as provided in this subsection.

2. For every case in which the offender meets the criteria in paragraph (a) and does not receive the mandatory minimum prison sentence, the state attorney must explain the sentencing deviation in writing and place such explanation in the case file maintained by the state attorney.

(10) If a defendant is sentenced for an offense committed on or after July 1, 2009, which is a third degree felony but not a forcible felony as defined in s. 776.08, and excluding any third degree felony violation under chapter 810, and if the total sentence points pursuant to s. 921.0024 are 22 points or fewer, the court must sentence the offender to a nonstate prison sanction. However, if the court makes written findings that a nonstate prison sanction could present a danger to the public, the court may sentence the offender to a state correctional facility pursuant to this section.

(11) The purpose of this section is to provide uniform punishment for those crimes made punishable under this section and, to this end, a reference to this section constitutes a general reference under the doctrine of incorporation by reference.

Section 775.083 Fines.—

(1) A person who has been convicted of an offense other than a capital felony may be sentenced to pay a fine in addition to any punishment described in s. 775.082; when specifically authorized by statute, he or she may be sentenced to pay a fine in lieu of any punishment described in s. 775.082. A person who has been convicted of a noncriminal violation may be sentenced to pay a fine. Fines for designated crimes and for noncriminal violations shall not exceed:

(a) $15,000, when the conviction is of a life felony.

(b) $10,000, when the conviction is of a felony of the first or second degree.

(c) $5,000, when the conviction is of a felony of the third degree.

(d) $1,000, when the conviction is of a misdemeanor of the first degree.

(e) $500, when the conviction is of a misdemeanor of the second degree or a noncriminal violation.

(f) Any higher amount equal to double the pecuniary gain derived from the offense by the offender or double the pecuniary loss suffered by the victim.

(g) Any higher amount specifically authorized by statute.

Fines imposed in this subsection shall be deposited by the clerk of the court in the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01, except that the clerk shall remit fines imposed when adjudication is withheld to the Department of Revenue for deposit in the General Revenue Fund. If a defendant is unable to pay a fine, the court may defer payment of the fine to a date certain. As used in this subsection, the term "convicted" or "conviction" means a determination of guilt which is the result of a trial or the entry of a plea of guilty or nolo contendere, regardless of whether adjudication is withheld.

(2) In addition to the fines set forth in subsection (1), court costs shall be assessed and collected in each instance a defendant pleads nolo contendere to, or is convicted of, or adjudicated delinquent for, a felony, a misdemeanor, or a criminal traffic offense under state law, or a violation of any municipal or county ordinance if the violation constitutes a misdemeanor under state law. The court costs imposed by this section shall be $50 for a felony and $20 for any other offense and shall be deposited by the clerk of the court into an appropriate county account for disbursement for the purposes provided in this subsection. A county shall account for the funds separately from other county funds as crime prevention funds. The county, in consultation with the sheriff, must expend such funds for crime prevention programs in the county, including safe neighborhood programs under ss. 163.501-163.523.

(3) The purpose of this section is to provide uniform penalty authorization for criminal offenses and, to this end, a reference to this section constitutes a general reference under the doctrine of incorporation by reference.

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวพัชรินทร์ จัยสิทธิ์ เกิดเมื่อวันเสาร์ที่ 2 พฤษภาคม พุทธศักราช 2535 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาชั้นประถมศึกษาจากโรงเรียนอนุบาลนครนายก ชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนนครนายกวิทยาคม ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) และปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2557 นอกจากนี้ยังสอบผ่านหลักสูตรวิชาว่าความของสำนักฝึกอบรมวิชาว่าความ สภาทนายความแห่งประเทศไทย รุ่นที่ 41 ในปีเดียวกัน และสอบไล่ความรู้ชั้นเนติบัณฑิต จากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 67 ปีการศึกษา 2557 อีกด้วย ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ในชั้นปริญญามหาบัณฑิต หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University