

การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิด
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522



นายพลพิพัฒน์ วรชินาคมน์

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์


คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE IMPLEMENTATION OF DETENTION PENALTY
TO THE OFFENDER UNDER THE TRAFFIC ACT B.E. 2522

Mr. Polpipat Worachinacom



ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตาม
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

โดย

นายพลพิพัฒน์ วรชินาคมน์

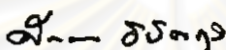
สาขาวิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารนิติศาสตร์



..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ ธานีกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



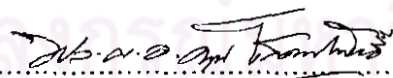
..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สำเริง เมฆเกรียงไกร)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส)



..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์)



..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์พิเศษ พล.ต.อ.ดร.ดร.ดร. โสภิตพันธ์)

พลพิพัฒน์ วรชิตาภรณ์ : การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. (THE IMPLEMENTATION OF DETENTION PENALTY TO THE OFFENDER UNDER THE TRAFFIC ACT B.E. 2522) อ. ที่ปริกษานิตยสาร : ศ.วีระพงษ์ บุญโญภาส, 173 หน้า.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ในการร่างขึ้นเนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน แต่อย่างไรก็ดี จากสถิติเกี่ยวกับกรกระทำผิด และสถิติความสูญเสียทั้งในด้านชีวิตและทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นถึงปัญหาความไม่เหมาะสมของโทษที่นำมาใช้ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นโทษจำคุกและปรับเป็นหลัก

จากปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดแนวคิดในการนำโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 เนื่องจากโทษกักขังถือเป็นโทษทางอาญาที่มีลักษณะเป็นการทดแทนความผิดขณะเดียวกันก็เป็นการข่มขู่ยับยั้งและสามารถนำมาตราการแก้ไขฟื้นฟูเข้ามาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ อีกทั้งยังเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำผิดซ้ำอีกเมื่อพ้นโทษ เนื่องจากโทษกักขังเป็นโทษที่มีมาตรการหนักกว่าโทษปรับแต่เบากว่าโทษจำคุก ใช้สำหรับผู้กระทำความผิดเล็กน้อยหรือลหุโทษหรือเพราะความพลั้งพลาดหรือขาดความระมัดระวังโดยโทษกักขังจะเป็นทางสายกลางสำหรับผู้ที่ยังไม่สมควรลงโทษจำคุกและไม่สมควรที่จะปล่อยตัวไปเสียทีเดียวหรือเพียงแค่ปรับเท่านั้นซึ่งในต่างประเทศในความผิดตามกฎหมายจราจรอาทิ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศฝรั่งเศสที่มีการกำหนดโทษกักขังไว้ในความผิดตามกฎหมายจราจรที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยสาธารณะ โดยประเทศเหล่านี้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อยกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมากแสดงถึงประสิทธิภาพของการกำหนดโทษที่ส่งอิทธิพลต่อพฤติกรรมความระมัดระวังของผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลง

สาขาวิชา นิติศาสตร์

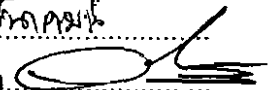
ปีการศึกษา 2553

ลายมือชื่อนิติ

ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษานิตยสาร

พลพิพัฒน์

วรชิตาภรณ์



5286000834 : MAJOR LAWS

KEYWORDS : TRAFFIC / DENTENTION / OFFENDER / PENALTY

POLPIPAT WORACHINACOM : THE IMPLEMENTATION OF DETENTION

PENALTY TO THE OFFENDER UNDER THE TRAFFIC ACT B.E. 2522.

ADVISOR : PROF.VIRAPHONG BOONYOBHAS, 173 pp.

As the land transportation in Thailand is on its expansion course with the construction of the international highway through the neighbor countries, the Land Traffic Act B.E. 2522, which has been enforced for forty year lacks of its efficiency to control the behavior of the drivers. Also, since Thailand became the member state of the Vienna Convention on Road Traffic and Vienna Convention on Road Sign and Signal, the implementation of the national law to comply with the convention's standard is required.

However, from the past record of the government, the Land Traffic Act B.E. 2522 fails to reach the standards of both conventions since the tendency of the accidents and crimes related to the Act have been increasing annually. Therefore, such strategic fact inspires the author to do the research of how to promote the standard of the Land Traffic by criminological method. In this dissertation, the author concludes that legal punishment in the Land Traffic Act B.E. 2522 fails in terms of deterrence, rehabilitation, and restoration. Because the only punishments from the Act are fine and imprisonment, especially an imprisonment is rarely used, the solution for this case should be using the retention as an alternative punishment. In this thesis, the author will discuss more about how retention can promote the standard of land traffic.

Field of Study : LAWS

Student's Signature P. Worachinacom

Academic Year : 2010

Advisor's Signature V. Boonyobhas

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญญะภาส ที่ได้สละเวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ ท่านได้ให้คำปรึกษาและคำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งกรุณาช่วยตรวจทานและแก้ไขเนื้อหาวิทยานิพนธ์ ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์สำเริง เมฆเกรียงไกร ศาสตราจารย์พิเศษ พลตำรวจเอก ดร.ดร.ดร. โสทธิพันธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์ ที่ได้สละเวลาเป็นประธานกรรมการและกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ตามลำดับ ทั้งนี้ ท่านปราณี เสฐจิณตินิน และทุกท่านได้กรุณาให้คำแนะนำ รวมทั้งได้ชี้แนะประเด็นอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการทำวิทยานิพนธ์ตลอดจนให้คำแนะนำแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้อย่างดีตลอดมา

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา และน้องของผู้เขียน สำหรับความรักและกำลังใจในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนกระทั่งผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

ท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและประโยชน์ประการใดแล้ว ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทีกุลแด่บิดามารดา คณาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้มีส่วนเกื้อกูลเสริมสร้างรากฐานที่สำคัญที่สุดสำหรับผู้เขียน แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความบกพร่องแต่ประการใดแล้ว ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	4
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	4
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 ความเป็นมาและแนวความคิดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	6
2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ของการลงโทษ.....	6
2.2 การบังคับใช้โทษตามกฎหมายไทย.....	11
2.3 การบังคับใช้โทษกักขัง.....	19
2.3.1 การบังคับใช้โทษกักขังในประเทศไทย.....	19
2.3.2 การบังคับใช้โทษกักขังในต่างประเทศ.....	21
2.3.3 การนำมาตรการลงโทษกักขังรูปแบบอื่นมาใช้ในประเทศไทย.....	23
2.4 ความเป็นมาของการจราจรและกฎหมายจราจร.....	25
2.5 แนวความคิดและความสำคัญของการลงโทษในกฎหมายจราจร.....	32
2.5.1 แนวความคิดในการกำหนดความผิดจราจร.....	32
2.5.2 ความสำคัญของการลงโทษในกฎหมายจราจร.....	33
2.5.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษในกฎหมายจราจร.....	34

2.6	หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	38
2.6.1	เจตนารมณ์.....	38
2.6.2	สาระสำคัญ.....	38
2.7	การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทย.....	46
2.7.1	ลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจร.....	46
2.7.1.1	ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences).....	47
2.7.1.2	ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย.....	48
2.7.1.3	ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท.....	50
บทที่ 3	การบังคับโทษกักขังกับความผิดเกี่ยวกับการจราจรในกฎหมายต่างประเทศ.....	53
3.1	มาตรการและรูปแบบของโทษกักขังในต่างประเทศ.....	53
3.2	การนำโทษกักขังมาใช้บังคับกับความผิดเกี่ยวกับการจราจร ในกฎหมายต่างประเทศ.....	57
3.2.1	ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	57
3.2.1.1	มลรัฐนิวแฮมเชียร์.....	59
3.2.1.2	มลรัฐวอชิงตัน.....	67
3.2.2	ประเทศฝรั่งเศส.....	73
บทที่ 4	การนำเอาโทษกักขังมาบังคับใช้กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	89
4.1	สถานการณ์และแนวโน้มของการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร.....	89
4.2	ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	93
4.3	รูปแบบการลงโทษในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	101
4.4	รูปแบบและหลักเกณฑ์การใช้โทษกักขัง.....	103
4.5	เหตุผลและความจำเป็นในการกำหนดโทษกักขังในกฎหมายจราจร ของประเทศไทย.....	107
4.5.1	เหตุผลทางด้านกฎหมาย.....	107
4.5.2	เหตุผลทางด้านสังคม.....	109
4.5.3	เหตุผลทางด้านตัวผู้กระทำผิด.....	110

4.6 วิเคราะห์ผลกระทบและการกำหนดแนวทางการนำโทษกักขังมาใช้กับ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	110
4.7 รูปแบบที่เหมาะสมในการนำโทษกักขังมาปรับใช้ในประเทศไทย.....	120
บทที่ 5 สรุปลงและข้อเสนอแนะ.....	127
5.1 บทสรุป.....	127
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	135
รายการอ้างอิง.....	138
ภาคผนวก.....	143
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	173



ศูนย์วิทยพัทพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1	ตารางแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับ แอลกอฮอล์ของมลรัฐนิวแฮมเชียร์..... 59
3.2	ตารางแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับ แอลกอฮอล์ของมลรัฐวอชิงตัน..... 67
3.3	ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำผิดในข้อหาขับรถโดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด มากกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศส..... 77
3.4	ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำผิดในข้อหาขับขี่ยานพาหนะในขณะที่อยู่ในฤทธิ์ ของสารเสพติด..... 79
4.1	ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.. 91
4.2	ตารางความเสียหายในทรัพย์สินอันเนื่องมาจากการกระทำผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522..... 91
4.3	ตารางความเสียหายในชีวิตและร่างกายอันเนื่องมาจากการกระทำผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522..... 92
4.4	ตารางแสดงปริมาณของการกระทำผิดในความผิดที่กระทบต่อความ ปลอดภัยต่อสังคมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522..... 92
4.5	ตารางแสดงข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฐานความผิดและอัตราโทษตามบท กำหนดโทษที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมซึ่งเป็นความผิดที่เกิดจาก พฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นหลัก..... 101
4.6	ตารางแสดงสถิติคดีที่ศาลชั้นต้นที่ราชอาณาจักรตัดสินลงโทษจำเลย จำแนก ตามกำหนดโทษ..... 112
4.7	ตารางเปรียบเทียบลักษณะสำคัญของการนำโทษกักขังมาใช้กับกฎหมายจราจร ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับมลรัฐนิวแฮมเชียร์และมลรัฐวอชิงตัน..... 116
4.8	ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำผิดเปรียบเทียบกับร้อยละของการเสียชีวิตเนื่องจาก อุบัติเหตุที่แอลกอฮอล์มีส่วนเกี่ยวข้อง..... 117
4.9	ตารางเปรียบเทียบลักษณะสำคัญของการนำโทษกักขังมาใช้กับกฎหมายจราจร ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศฝรั่งเศส..... 119

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	แผนภูมิของกลไกของการบังคับใช้กฎหมายและอิทธิพลของตัวแปรภายนอก....	37
3.1	กราฟแสดงจำนวนผู้กระทำความผิดในข้อหาขับรถโดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศส.....	78
3.2	กราฟแสดงจำนวนผู้กระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศส.....	81
4.1	กราฟวงกลมจำแนกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากสถิติคดีจราจร.....	90

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์ในการร่างขึ้นเนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน แต่อย่างไรก็ดี จากสถิติเกี่ยวกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นมีแนวโน้มสูงขึ้นกล่าวคือ ในปี พ.ศ.2551 มีผู้ต้องหาจากการกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 41,051 ราย และต่อมาในปี พ.ศ.2552 มีจำนวนสูงขึ้นถึง 57,313 ราย (ข้อมูลจากกองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

ปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังมีความไม่เหมาะสมกับความผิด กล่าวคือ โทษทางอาญาของประเทศไทยนั้นแบ่งออกเป็น 5 สถาน ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และ ริบทรัพย์สิน ส่วนในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นได้มีการบัญญัติโทษทางอาญาไว้เพียง 2 สถาน คือ โทษจำคุก และ ปรับ เพื่อนำมาเป็นมาตรการหนึ่งในการใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ให้เกรงกลัวต่อมาตรการทางกฎหมาย เพื่อให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังในพฤติกรรมกรขับขี่ของตนมากยิ่งขึ้นถือเป็นการกำหนดโทษขึ้นเพื่อให้มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรใช้รถใช้ถนนของประชาชน ซึ่งโทษตามกฎหมายนั้นจะลงโทษเพื่อมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะ เพราะโดยหลักแล้วผู้กระทำผิดตามกฎหมายฉบับนี้ไม่มีเจตนาชั่วร้าย แต่เป็นเพียงความผิดที่อาจเกิดจากความประมาทพลั้งเผลอหรือความไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของสังคม การกำหนดโทษตามกฎหมายฉบับนี้จึงเป็นการควบคุมพฤติกรรมกรของผู้ใช้รถใช้ถนนในอันที่จะทำให้มีความปลอดภัยสาธารณะได้รับความคุ้มครองมากยิ่งขึ้น

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา นั้น มีแนวโน้มของการเสียชีวิตและบาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้งเพิ่มมากขึ้น ทำให้เห็นได้ว่าโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกซึ่งมี 2 สถานะนั้น คือโทษจำคุก และ ปรับ นั้นอาจจะยังไม่เพียงพอและไม่เหมาะสมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรในการกำหนดโทษที่จะส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม

แต่ในกรณีของโทษจำคุกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พบว่าส่วนมากเป็นการจำคุกระยะสั้น กล่าวคือ ในกฎหมายฉบับนี้มีโทษจำคุกตั้งแต่ 1 เดือน ขึ้นไป ถึงมากที่สุดคือ ตั้งแต่ 3-10 ปี ซึ่งในกรณีโทษจำคุกที่มีอัตราโทษต่ำมากนั้น มีผลเสียอย่างมากต่อผู้ต้องโทษ เพราะหลักการลงโทษ หรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษในปัจจุบัน เมื่อมีการกระทำผิดอาญาเกิดขึ้นก็จะต้องมีการลงโทษผู้กระทำผิดให้เข็ดหลาบและทดแทนความเสียหายที่ผู้กระทำผิดได้ก่อให้เกิดแก่สังคมและผู้เสียหาย อีกทั้งยังเป็นการขัดเกลาผู้กระทำผิดให้เป็นคนดีก่อนที่จะกลับสู่สังคม แต่ในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้นผู้กระทำผิดมักกระทำผิดเนื่องจากการขาดความระมัดระวังที่เพียงพอ หรือ ความพลั้งเผลอ จะเห็นได้ว่าผู้กระทำผิดเหล่านี้ไม่ได้มีนิสัยที่ชั่วร้ายถึงขนาดเป็นอาชญากร จึงไม่ควรจะต้องรับโทษจำคุกที่จะทำให้เสียชื่อเสียง เสียประวัติจนต้องถูกตราหน้าจากสังคมว่าเป็นคนชั่ว นอกจากนั้นโทษจำคุกระยะสั้นนั้นก็ได้ส่งผลดีแต่อย่างใดในการขัดเกลาผู้กระทำผิดมากนัก เนื่องจากมีระยะเวลาน้อย แต่กลับส่งผลให้ผู้ต้องโทษจำคุกระยะสั้นต้องซึมซับพฤติกรรมของนักโทษอื่นๆในคุกซึ่งเป็นนักโทษที่มีความเป็นอาชญากร โดยเมื่อพ้นโทษมาแล้วก็就会被สังคมกดดันและรังเกียจว่าเป็นคนชั่วจนส่งผลให้บุคคลธรรมดากลายเป็นอาชญากรในที่สุด

กรณีของความผิดตามกฎหมายนี้ที่เป็นความผิดซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย สาธารณะอย่างมากนั้นพระราชบัญญัติจราจรทางบกก็จะกำหนดโทษที่หนักขึ้น เช่นในกรณีของความผิดฐานผู้ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพสิ่งที่มีออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้นในส่วนของโทษจำคุก ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี แต่ในทางปฏิบัตินั้นศาลมักจะให้ผู้กระทำผิดรอลงอาญาในความผิดครั้งแรกโดยข้อมูลจาก “มูลนิธิเมาไม่ขับ” ระบุว่าจากการจับกุมดำเนินคดีผู้เมาแล้วขับตั้งแต่เริ่มโครงการเมาไม่ขับที่ผ่านมา ผู้ถูกจับกุมส่วนใหญ่ก็จะได้รับการพิพากษาลงโทษสถานเบา กล่าวคือ โทษจำคุกให้รอลงอาญา และ

ให้คุ้มครองประพจน์ในระยะเวลาหนึ่ง พร้อมกับทำงานบริการสังคมตามแต่ที่ศาลเป็นผู้กำหนด¹ ส่งผลให้โทษตามความผิดที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสาธารณะอย่างร้ายแรงในส่วนนี้ไม่สามารถป้องปรามหรือส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้นอันจะส่งผลต่อการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติที่น้อยลงจนคุ้มครองความปลอดภัยของสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดโทษปรับโดยมีโทษปรับตั้งแต่ ปรับไม่เกิน 200 บาท ถึง ปรับไม่เกิน 200,000 บาท² สำหรับผู้ที่มีฐานะทางการเงินที่ดีมาตรการปรับนั้นก็ไม่สามารถส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคลเหล่านั้นให้เกรงกลัวจนต้องเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่อย่างระมัดระวังได้เนื่องจากเป็นจำนวนค่าปรับที่ไม่สูงมากจึงอาจจะมองได้ว่าโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้นดูจะเบาไป

จากปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดแนวคิดในการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เนื่องจากโทษกักขังถือเป็นโทษทางอาญาที่มีลักษณะเป็นการตอบแทนความผิดขณะเดียวกันก็เป็นการข่มขู่ยับยั้งและสามารถนำมาตรึงการแก้ไขฟื้นฟูเข้ามาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ อีกทั้งยังเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำผิดซ้ำอีกเมื่อพ้นโทษ เนื่องจากโทษกักขังเป็นโทษที่มีลักษณะหนักกว่าโทษปรับแต่เบากว่าโทษจำคุก ใช้สำหรับผู้กระทำความผิดเล็กน้อยหรือลหุโทษหรือเพราะความพลั้งพลาดหรือขาดความระมัดระวังโดยโทษกักขังจะเป็นทางสายกลางสำหรับผู้ที่ยังไม่สมควรลงโทษจำคุกและไม่สมควรที่จะปล่อยตัวไปเสียทีเดียวหรือเพียงแค่ปรับเท่านั้น ซึ่งในต่างประเทศในความคิดตามกฎหมายจราจรอาทิ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศฝรั่งเศสที่มีการกำหนดโทษกักขังไว้ในความผิดตามกฎหมายจราจรที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสาธารณะ โดยประเทศเหล่านี้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อยกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมากแสดงถึงประสิทธิภาพของการกำหนดโทษที่ส่งอิทธิพลต่อพฤติกรรมความระมัดระวังของผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลง

¹ สุรสิทธิ์ ศิลปงาม. บทความคดีเมาแล้วขับศาลให้รอลงอาญา [ออนไลน์]. 2553 แหล่งที่มา :

<http://www.ddd.or.th/content-view-287.htm>

² กองบังคับการตำรวจจราจร. พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522. [ออนไลน์]. 2553

แหล่งที่มา : <http://www.trafficpolice.go.th/law.php>

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้โทษในความผิดเกี่ยวกับการจรรยา ตาม พระราชบัญญัติจรรยา
 ท่างบก พ.ศ.2522 มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงมีความ
 จำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวคิดและความจำเป็นในการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับพระราชบัญญัติ
 จรรยาทางบก พ.ศ.2522 ทั้งนี้ โดยศึกษาจากกฎหมายของต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางในการ
 กำหนดขอบเขตที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับพระราชบัญญัติ
 จรรยาทางบก พ.ศ. 2522

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงแนวคิดและวัตถุประสงค์ของการลงโทษ
2. เพื่อศึกษาถึงหลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522
 และแนวคิดในการลงโทษตามกฎหมายดังกล่าว
3. เพื่อศึกษาถึงการบังคับใช้กฎหมายจรรยาในประเทศไทย
4. เพื่อศึกษาถึงการบังคับใช้กฎหมายจรรยาและแนวคิดการนำโทษกักขังมาใช้กับ
 ความผิดเกี่ยวกับการจรรยาในกฎหมายต่างประเทศ
5. เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการลงโทษพระราชบัญญัติจรรยาทางบก
 พ.ศ.2522
6. เพื่อวิเคราะห์และกำหนดแนวการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามพระราชบัญญัติ
 จรรยาทางบก พ.ศ.2522

1.3 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษานี้จะศึกษาถึงแนวคิดเกี่ยวกับแนวความคิดในการนำ
 โทษกักขังมาบังคับใช้กับความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอัน
 ส่งผลต่อความปลอดภัยสาธารณะ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรการการนำโทษกักขังมาใช้กับ
 ผู้กระทำผิดตามกฎหมายจรรยาของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศฝรั่งเศส เพื่อกำหนด
 แนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 ได้มีแนวโน้มสูงขึ้น
 เนื่องจากโทษและมาตรการที่ใช้บังคับไม่เหมาะสม ดังนั้น โทษกักขังจึงเป็นมาตรการทางกฎหมาย

ที่เหมาะสมยิ่งกว่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย จะทำให้สามารถคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนในสังคมได้มากขึ้น และสถิติความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณลดลง

1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยค้นคว้าจากเอกสารข้อมูลตำราและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ตำรา หนังสือ วารสาร ด้วบทกฎหมาย บทความ งานวิจัย และผลงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เพื่อประมวลเป็นข้อเสนอแนะต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวคิดและวัตถุประสงค์ของการลงโทษ
2. ทำให้ทราบถึงหลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 และแนวคิดในการลงโทษตามกฎหมายดังกล่าว
3. ทำให้ทราบถึงการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณในประเทศไทย
4. ทำให้ทราบถึงการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณและแนวคิดการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในกฎหมายต่างประเทศ
5. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของการลงโทษพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522
6. สามารถวิเคราะห์และกำหนดแนวการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

ความเป็นมาและแนวคิดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์ของการลงโทษ

โทษ เป็นมาตรการอย่างหนึ่งที่กำหนดไว้ในกฎหมายอาญาเพื่อใช้บังคับกับผู้กระทำความผิด และโทษยังเป็นมาตรการบังคับทางอาญาดั้งเดิมที่สุด และจนถึงบัดนี้ยังไม่มีสิ่งอื่นมาทดแทนโทษจะมีลักษณะรุนแรงมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับลักษณะของการกระทำความผิดว่ามีความร้ายแรง และเกิดความเสียหายต่อผู้เสียหายหรือรัฐมากน้อยเพียงใด ตามกฎหมายไทยมีการกำหนดโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา 5 ประเภท ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน โทษประหารชีวิตเป็นโทษที่รุนแรงที่สุด จะลงแก่ผู้กระทำความผิดที่กระทำความผิดร้ายแรง เช่น ฆ่าผู้อื่น หรือความผิดที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงต่อประเทศชาติ และโทษที่เบาที่สุดคือโทษปรับ ซึ่งเป็นโทษที่ใช้กับความผิดที่มีลักษณะไม่รุนแรง เช่น การไม่เสียภาษีให้รัฐ การกระทำความผิดอาญาเล็กๆ น้อยๆ เป็นต้น โทษ จึงหมายถึงการกระทำที่เป็นผลร้ายหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับโทษ และด้วยเหตุที่การลงโทษนั้นเป็นการกระทบถึงสิทธิเสรีภาพของบุคคล จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายให้อำนาจไว้ และต้องกระทำโดยบุคคลผู้มีอำนาจ เป็นตัวแทนโดยชอบธรรมของรัฐ สังคม หรือชุมชน อีกนัยหนึ่ง กล่าวได้ว่าการลงโทษ เป็น การที่รัฐกำหนดภาวะอย่างหนึ่งอย่างใดอันเป็นผลร้ายหรือไม่พึงปรารถนาต่อผู้กระทำความผิด โดยมีสาเหตุเนื่องมาจากบุคคลนั้นได้กระทำความผิดตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะที่เกิดการกระทำความผิดขึ้นและได้กำหนดโทษไว้ โดยลักษณะดังกล่าวจะเห็นว่า แม้จะเป็นการกระทบกระเทือนสิทธิเสรีภาพของประชาชน การลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นสิ่งที่ผู้มีอำนาจในรัฐจักต้องกระทำเพื่อรักษาความสงบของรัฐ อีกทั้งการลงโทษยังเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพของกฎหมายอีกประการหนึ่ง

การลงโทษอาญานั้นเป็นการลงโทษที่รุนแรงและกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด จึงเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า โทษอาญาควรใช้กับการกระทำที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง

* ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 โทษสำหรับลงแก่ผู้กระทำความผิดมีดังนี้ (1) ประหารชีวิต (2) จำคุก (3) กักขัง (4) ปรับ (5) ริบทรัพย์สิน

เท่านั้น ศาสตราจารย์ Herbert L. Packer แห่งมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด เสนอหลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษอาญาซึ่งเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางไว้ดังนี้¹

(1) คนส่วนใหญ่ในสังคมเห็นว่าการกระทำนั้นคุกคามหรือเป็นอันตรายร้ายแรงต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคม โดยมีลักษณะเป็นอาชญากรรมร้ายแรงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลและสังคม เช่น การฆ่าผู้อื่น การข่มขืน การใช้กำลังการประทุษร้าย การชิงทรัพย์ เป็นต้น

(2) การลงโทษทางอาญาต้องทำให้กระทำผิดนั้นๆ ลดน้อยลง

(3) การลงโทษอาญาต้องไม่ทำให้พฤติกรรมที่พึงประสงค์ของสังคมต้องลดน้อยลง

(4) หากเป็นความผิดอาญาแล้ว จะสามารถบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ โดยต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพในการสืบหาและจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นสิ่งสำคัญ

(5) กระบวนการยุติธรรมทางอาญาต้องมีประสิทธิภาพในการพิสูจน์ความผิดและลงโทษผู้กระทำความผิด โดยไม่ก่อให้เกิดภาระแก่การดำเนินกระบวนการจนเกินขอบเขตทั้งด้านคุณภาพและปริมาณ

(6) ไม่มีทางเลือกอื่นที่เหมาะสมกว่าการลงโทษทางอาญา

อย่างไรก็ตาม การที่สังคมจะลงโทษกับผู้กระทำความผิดอย่างไรนั้น ขึ้นอยู่กับความเชื่อของสังคมในแต่ละยุคแต่ละสมัยเกี่ยวกับสาเหตุของการกระทำความผิดและเหตุผลที่จะต้องจัดการหรือปฏิบัติกับคนที่ทำผิด ซึ่งจะเปลี่ยนไปตามยุคตามสมัย ตามสถานการณ์ โดยสังคมแต่ละยุคแต่ละสมัยจะมีจุดเน้นในวัตถุประสงค์ของการลงโทษและวิธีการที่จะปฏิบัติต่อคนที่ทำผิดหรือการลงโทษผู้กระทำความผิดที่แตกต่างกันไป วัตถุประสงค์ในการปฏิบัติหรือการลงโทษผู้กระทำความผิดที่เกิดขึ้นในยุคต่างๆ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน มีด้วยกัน 4 ประการ คือ

(1) การลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน (Retribution)

การลงโทษเพื่อการทดแทนเป็นการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดมาตั้งแต่ในสมัยโบราณ ซึ่งปรากฏให้เห็นจากหลัก “ ตาต่อตาและฟันต่อฟัน ” (an eye for an eye and a tooth for a tooth) ซึ่งภายใต้หลักนี้ บุคคลผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมจะต้องได้รับการปฏิบัติในทำนองเดียวกับที่บุคคลนั้นได้กระทำต่อผู้เคราะห์ร้าย² ทั้งนี้ เนื่องจากสัญชาตญาณ

¹ Herbert L. Packer, ,p.296.

² Norman A. Carison, Kären M. Hess. And Christine M.H. Orthmann, Corrections in the 21st century : a practical approach, Wadsworth Publishing Company, 1999, p. 15.

แห่งการแก้แค้นของมนุษย์และสัตว์ซึ่งมีมาแต่ครั้งดีกดำบรรพ์ประการหนึ่ง และอีกประการหนึ่งมาจากความคิดที่ว่า จะเป็นการไม่ยุติธรรมเลยหากว่าผู้กระทำความผิดจะไม่ได้รับผลร้ายอันเนื่องมาจากการที่ตนกระทำความผิดนั้น สาเหตุประการที่สองนี้สอดคล้องกับแนวความคิดระบบศีลธรรมที่เห็นว่า ถ้ารัฐมีอำนาจในการลงโทษเนื่องมาจากหลักความยุติธรรมดังกล่าวการลงโทษเพื่อทดแทนนี้ก็ควรเป็นโทษที่หนักสาสมกับความผิดที่ได้กระทำขึ้นตามทฤษฎี Free Will โดย Cesare Beccaria ซึ่งมีความเห็นว่า กฎหมายควรกำหนดโทษให้เหมาะสมกับความผิด (The punishment should fit the crime) และควรกำหนดลักษณะของโทษไว้หลาย ๆ ประเภท เพราะว่าโทษอย่างเดียวกันจะให้เหมาะสมกับความผิดทุกอย่างย่อมเป็นไปได้³

ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน จะเน้นการลงโทษให้สาสมกับการกระทำความผิด รูปแบบการลงโทษจึงมีลักษณะรุนแรง ป่าเถื่อน เช่น การเชียน การแขวนคอ การทรมาน การประหารชีวิต โดยการลงโทษเพื่อการแก้ไขทดแทนนี้ตั้งอยู่บนหลักที่ว่า ถ้าการกระทำความผิดร้ายแรงเพียงใด โทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับก็จะรุนแรงเช่นกัน เป็นการลงโทษที่มีวัตถุประสงค์สอดคล้องกับความรู้สึกของประชาชนผู้เสียหายและประชาชนโดยทั่วไปที่ต้องการจะเห็นคนที่ทำร้ายผู้อื่นได้รับผลร้ายเช่นกัน

ในทางปฏิบัติจริง ๆ ในปัจจุบัน แม้วัตถุประสงค์เพื่อการแก้แค้นทดแทนจะไม่ใช่ที่นิยมของนักทฤษฎีทั่วไป โดยให้เหตุผลว่าเป็นสิ่งที่ล้าสมัยและไม่ชอบด้วยมนุษยธรรม แต่วัตถุประสงค์เพื่อการแก้แค้นทดแทนยังคงมีอยู่ และมีการใช้มาโดยตลอด เพียงแต่การนำมาเป็นหลักในการพิจารณาโทษมานาน้อยเพียงใดนั้น จะเป็นไปตามสภาพสังคมและแนวโน้มนโยบายแห่งผู้ปกครองยุคนั้นๆ กอปรกับในสภาพจิตใจของมนุษย์ทั่วไปคงปฏิเสธไม่ได้ว่ายังมีความต้องการให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนอยู่ด้วยเสมอ

(2) การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)

การลงโทษเพื่อการข่มขู่ เป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้เข็ดหลาบไม่กล้าจะกระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งยังเป็นตัวอย่างให้คนทั่วไปเห็น จะได้ไม่มีการเลียนแบบหรือเอาอย่าง สมมติฐานภายใต้วัตถุประสงค์นี้มีว่า ถ้าสังคมไม่สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดมาสู่ระบบงานยุติธรรมและลงโทษผู้นั้นได้แล้ว ก็เท่ากับว่าสังคมนั้นได้ส่งเสริมอาชญากรรม

³ Sue Titus Reid, *Crime and Criminology*, p. 62.

เพราะฉะนั้นการลงโทษจึงมุ่งที่จะหยุดหรือลดอาชญากรรมมิให้เกิดขึ้น และให้มีผลยับยั้งพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายด้วย

แม้ว่าการลงโทษเพื่อการข่มขู่จะเป็นสิ่งที่สามารถลดการก่ออาชญากรรมลงได้ แต่มีผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยให้เหตุผลว่า การลงโทษเพื่อการข่มขู่ทำให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี เช่น ทำให้บุคลิกภาพของบุคคลเสื่อมเสียลงไป เนื่องจากต้องไปรับโทษอยู่ร่วมกับนักโทษคนอื่น ๆ ทั้ง ๆ ที่ผู้นั้นได้กระทำความผิดเป็นครั้งแรกหรือโดยมิได้ตั้งใจก็ตาม นอกจากนี้การลงโทษเพื่อการข่มขู่มีได้ค้ำึงถึงการปรับปรุงตัวบุคคลและไม่ได้ค้ำึงถึงการช่วยเหลือหลังพ้นโทษ แต่อย่างไรก็ดี ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องค้ำึงถึงการลงโทษเพื่อการข่มขู่แต่เพียงประการเดียว เพราะอาจใช้วิธีการแก้ไขปรับปรุงและช่วยเหลือหลังพ้นโทษไปพร้อมๆ กับการลงโทษเพื่อการข่มขู่ได้ ทั้งนี้การแก้ไขปรับปรุงย่อมขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ เช่น การแยกขังผู้ต้องโทษตามความรุนแรงของความผิด การอบรมความประพฤติ สิ่งเหล่านี้ย่อมกระทำได้แม้ผู้ต้องโทษจะได้รับโทษหนัก หรือถูกจำคุกมาเป็นเวลานานก็ตาม และหากปรากฏว่าผู้ต้องโทษสามารถแก้ไขปรับปรุงตนเองได้แล้ว ก็อาจปล่อยตัวผู้นั้นให้พ้นโทษก่อนกำหนดเวลาก็ได้ จะเห็นได้ว่าการลงโทษเพื่อการข่มขู่อาจใช้พร้อมไปกับการลงโทษเพื่อการแก้ไขปรับปรุงและการช่วยเหลือหลังจากพ้นโทษได้โดยไม่ขัดแย้งกันแต่อย่างใด⁴

(3) การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสการกระทำความผิด (Incapacitation)

มีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษมีโอกาสกระทำความผิดซ้ำอีก แม้การลงโทษตามวัตถุประสงค์ในข้อนี้คล้ายกับวัตถุประสงค์เพื่อการข่มขู่หรือยับยั้งและวัตถุประสงค์เพื่อการปรับปรุงแก้ไขในข้อที่ว่ามุ่งหมายจะไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำ แต่ต่างกันที่ว่าวัตถุประสงค์เพื่อการข่มขู่หรือยับยั้งมุ่งให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีก ส่วนวัตถุประสงค์เพื่อการปรับปรุงแก้ไขมุ่งอบรมให้ผู้กระทำความผิดไม่กระทำความผิดอีกโดยสมัครใจและปรับปรุงแก้ไขให้ตัวเขาสามารถงดเว้นกระทำความผิดได้

อนึ่ง การลงโทษตามทฤษฎีที่กล่าวมาข้างต้นบางอย่างก็มักจะมุ่งไปในทางข่มขู่มากกว่ามุ่งไปในทางตัดโอกาสอย่างแท้จริง เช่น โทษประหารชีวิตก็ตั้งไว้ให้พอเหมาะกับความ

⁴ สมยศ วัฒนภิรมย์, "การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทสาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536) , หน้า 19 - 20.

รุนแรงของการกระทำความผิด เพื่อข่มขู่ไม่ให้คนกล้ากระทำความผิดเช่นนั้น ไม่ได้ตั้งไว้โดยประสงค์จะตัดผู้กระทำความผิดไม่ให้มีโอกาสกระทำความผิดขึ้นอีกโดยแท้จริง หรือการเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดหลายครั้งไม่เด็ดหลาบก็ดูจะมุ่งไปในทางข่มขู่ไว้ว่าถ้ากระทำความผิดขึ้นอีกจะถูกควบคุมตัวไว้นาน การที่ได้ผลเป็นการทำให้ผู้นั้นไม่มีโอกาสกระทำความผิดไปอีกนานดูจะเป็นเพียงผลพลอยได้เท่านั้น⁵

(4) การลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Rehabilitation)

การลงโทษเพื่อการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดนี้ เป็นการลงโทษเพื่อวัตถุประสงค์ในอนาคต มีลักษณะคล้ายกับการลงโทษเพื่อการข่มขู่ แต่มีความแตกต่างกัน การลงโทษเพื่อการแก้ไขปรับปรุงนั้น ส่งผลเป็นการเฉพาะตัวแก่ผู้กระทำความผิด กล่าวคือ เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับโทษแล้วจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและกลับตัวเป็นคนดี เพื่อเข้าสู่สังคมได้อีกครั้งโดยไม่เกิดปมด้อยว่าตนได้เคยกระทำความผิดและได้รับโทษ⁶

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขปรับปรุงหรือฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิดตั้งอยู่บนพื้นฐานความเชื่อที่ว่า ผู้กระทำความผิดสามารถเปลี่ยนแปลงได้ภายใต้การบำบัดดูแลที่เหมาะสม นักอาชญาวิทยาในสมัยแรก ๆ จะกล่าวถึงการสำนึกบาปและเน้นถึงการเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับทางศาสนาเป็นพื้นฐานเบื้องต้น การที่อาชญากรจะต้องถูกเก็บตัวอยู่ในสถานที่จองจำอย่างโดดเดี่ยว พวกเขาจึงไม่สามารถที่จะถูกชักจูงโดยผู้อื่น และมีเวลาเข้ารับการรักษาแก้ไขฟื้นฟูในสิ่งที่ได้กระทำลงไป วิธีการสมัยใหม่จะมีการจัดโปรแกรมการรักษา การอบรมภายในเรือนจำควบคุมไปกับโครงการกลับตัวกลับใจที่จัดขึ้นสำหรับเยาวชนและผู้อื่นที่ไม่จำเป็นต้องได้รับโทษจำคุกกระยะสั้น⁷

จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อแก้ไขปรับปรุงนั้นเป็นความคิดสมัยใหม่ มุ่งฟื้นฟูผู้กระทำความผิดทั้งทางด้านจิตใจร่างกาย เช่น การลงโทษปรับแทนโทษจำคุก หรือการคุมประพฤติแทนการจำคุกในความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นต้น แต่หากมีการกระทำความผิดที่ร้ายแรง การลงโทษเพื่อแก้ไขปรับปรุงเพียงอย่างเดียวจะไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษได้ แต่อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของการลงโทษในสมัยปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปจากสมัยก่อน คือ

⁵ เซษฐภัทร พรหมชนะ, “การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ.” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), หน้า 16-17 .

⁶ สหธรณ์ รัตน์ไพจิตร, “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา.” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527), หน้า 60.

⁷ Sue Titus Reid, *Crime and Criminology*, p. 66

มุ่งประสงค์ให้เป็นการแก้ไขปรับปรุงตัวบุคคลเพื่อให้กลับตัวเป็นพลเมืองดีและเพื่อเป็นการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากการประกอบอาชญากรรม เนื่องจากเห็นว่าการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนนั้น นอกจากจะไม่เกิดผลดีแก่สังคมแล้วแล้วยังกลับเป็นโทษแก่สังคมอีกด้วย จึงได้มีการแก้ไขปรับปรุงในด้านการคุมประพฤติและการดูแลนักโทษในทัณฑสถานและการพักการลงโทษ เป็นต้น

แต่มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อการแก้ไขปรับปรุงตัวผู้กระทำความผิด คือ สำหรับผู้กระทำความผิดบางจำพวกจะไม่สามารถแก้ไขให้กลับตัวเป็นคนดีได้ วิธีการแก้ไขปรับปรุงจึงแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละคน ซึ่งส่วนมากในทางปฏิบัติแล้วทำได้ยาก เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น สถานที่ กำลังคนและงบประมาณ เป็นต้น นอกจากนี้ การปรับปรุงผู้กระทำความผิดจะต้องเป็นไปโดยพอเหมาะพอควร และมีให้เป็นการส่งเสริมผู้กระทำความผิดให้ได้รับการช่วยเหลืออุปการะจากรัฐมากกว่าบุคคลธรรมดาที่มีได้กระทำความผิด⁸

2.2 การบังคับใช้โทษตามกฎหมายไทย

ประเภทของโทษทางอาญา

ปัจจุบันประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้บัญญัติในเรื่องโทษทางอาญาไว้ใน มาตรา 18 ซึ่งสามารถจำแนกโทษทางอาญาออกเป็น 5 สถานโทษ คือ

1. โทษประหารชีวิต
2. โทษจำคุก
3. โทษกักขัง
4. โทษปรับ
5. โทษริบทรัพย์สิน

โทษทั้ง 5 ยังแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- โทษที่บังคับต่อชีวิต คือโทษประหารชีวิต
- โทษที่บังคับต่อเสรีภาพ คือ โทษจำคุก และ กักขัง
- โทษที่บังคับต่อทรัพย์สินคือ โทษปรับ และ ริบทรัพย์สิน

⁸ สมยศ วัฒนภิรมย์, "การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 23.

1. โทษประหารชีวิต

โทษประหารชีวิตเป็นโทษที่ร้ายแรงที่สุด คือเป็นการตัดผู้กระทำผิดออกไปจากสังคมโดยเด็ดขาด⁹ ซึ่งถือเป็นโทษที่รุนแรงที่สุดเพราะมุ่งกระทำต่อชีวิตของผู้กระทำความผิด และเป็นโทษที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ แต่มีการเปลี่ยนแปลงในส่วนของวิธีการไปตามความเหมาะสมของสภาพสังคม โดยในปัจจุบันประมวลกฎหมายอาญามาตรา 19 บัญญัติให้ประหารชีวิตผู้กระทำความผิดด้วยการฉีดยาหรือสารพิษให้ตาย ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีทางการแพทย์มาปรับใช้ เพื่อลดความความรุนแรงและน่ากลัวของการประหารชีวิตด้วยการยิงเป้า

แม้ว่าการลงโทษประหารชีวิตสามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการแก้แค้นทดแทน ช่มชู้ยั้งยังให้เกิดความหวาดกลัว จะได้ไม่กล้ากระทำความผิด และเป็นการป้องกันสังคมโดยการตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมอย่างถาวร¹⁰ แต่การลงโทษประหารชีวิตไม่ได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และมีปัญหาในเรื่องมนุษยธรรม ดังนั้น ในหลายประเทศจึงได้ยกเลิกโทษประหารชีวิตแล้ว นอกจากนี้ โทษประหารชีวิตเป็นโทษที่ไม่อาจแก้ไขเยียวยาได้ หากเกิดความผิดพลาดขึ้นในกระบวนการยุติธรรม¹¹ เพราะจำเลยได้ถูกประหารชีวิตไปแล้ว

ด้วยเหตุที่โทษประหารชีวิตเป็นโทษที่ค่อนข้างรุนแรง และส่งผลกระทบต่อสังคมอยู่หลายประการ ประเทศไทยจึงใช้โทษประหารชีวิตเฉพาะการกระทำความผิดที่รุนแรงมาก หรือที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างมากเท่านั้น และในทางปฏิบัติก็มีการบังคับใช้น้อยมากเช่นกัน

วิธีการประหารชีวิต

มาตรา 19 บัญญัติว่า “ ผู้ใดต้องโทษประหารชีวิตให้ดำเนินการด้วยวิธีฉีดยาหรือสารพิษให้ตาย” เมื่อประหารชีวิตแล้วเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องจะต้องตรวจดูว่านักโทษตายจริง และพิมพ์ลายนิ้วมือศพ และลงบันทึกการประหารชีวิตไว้ด้วย

⁹ หยุด แสงอุทัย, กฎหมายอาญา ภาค 1, หน้า 176-177

¹⁰ ชาย เสวิกุล, คำสอนชั้นปริญญาตรี อาชญวิทยา และทัณฑวิทยา พุทธศักราช 2509, หน้า 211.

¹¹ จิตติ ดิงศภิษฐ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาคที่ 1, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร: กรุงเทพมหานคร, 2536), หน้า 852.

2. โทษจำคุก

เป็นโทษตัดเสรีภาพของผู้กระทำผิดให้อยู่ในจำคุก เพื่อมิให้ผู้นั้นออกไปกระทำ ความผิดอีก หรือเป็นการกันผู้นั้นออกจากสังคมชั่วคราว จัดว่าเป็นวิธีการลงโทษที่มีประสิทธิ ภาพมากที่สุดในการสนองนโยบายการลงโทษ การจำคุกจะทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกหวาดกลัวเพราะ ถูกจำกัดเสรีภาพ ตลอดจนการถูกจำคุกจะทำให้เจ้าพนักงานมีเวลาและโอกาสควบคุมความ ประพฤติของผู้ต้องโทษเพื่อให้สามารถกลับตนเป็นคนดี¹² เมื่อพ้นโทษมาแล้ว

การลงโทษจำคุกมักใช้กับความผิดที่ร้ายแรงหรือความผิดที่ฝ่าฝืนต่อศีลธรรมหรือ ความสงบเรียบร้อยของสังคมอย่างมาก ทั้งนี้ ก็เพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดผู้กระทำความผิดออก จากสังคม อันเป็นการป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสในการกระทำความผิดและสร้าง ความเดือดร้อนเสียหายให้แก่สังคม และอาศัยช่วงเวลาในระหว่างที่ถูกควบคุมตัวอยู่ในเรือนจำ แก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดไปด้วย

อย่างไรก็ตาม โทษจำคุกมีปัญหาด้านงบประมาณที่ต้องใช้เป็นจำนวนมากในการ ดูแลผู้ต้องขัง ปัญหาความแออัดยัดเยียดในเรือนจำ ที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการ ควบคุมดูแลและการแก้ไขฟื้นฟูผู้ต้องขัง นอกจากนี้ โทษจำคุกยังส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมและ จิตใจของผู้ต้องขัง โดยเฉพาะผู้ที่ถูกคุมขังในเรือนจำเป็นครั้งแรก ซึ่งทำให้การกลับคืนสู่สังคม ภายหลังมีการปล่อยตัวเป็นไปได้ยาก และมีโอกาสกลับมาก่อทำความผิดซ้ำอีก

โทษจำคุกแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ จำคุกตลอดชีวิต และจำคุกมีกำหนดเวลา

การคำนวณระยะเวลาในการจำคุก

มาตรา 21 บัญญัติว่า "ในการคำนวณระยะเวลาจำคุกให้นับวันเริ่มจำคุกรวมเข้าด้วย และให้นับเป็นวันหนึ่งวันเต็มโดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนชั่วโมง

ถ้าระยะเวลาที่คำนวณนั้นกำหนดเป็นเดือน ให้นับสามสิบวันเป็นหนึ่งเดือน ถ้า กำหนดเป็นปีให้คำนวณตามปีปฏิทินในราชการ

เมื่อผู้ต้องคำพิพากษาถูกจำคุกครบกำหนดแล้วให้ปล่อยในวันที่ถัดไปจากวันที่ครบ กำหนด"

มาตรา 22 บัญญัติว่า "โทษจำคุกให้เริ่มแต่วันมีคำพิพากษาและให้หักวันคุมขังก่อน ศาลพิพากษาออกจากระยะเวลาจำคุกเว้นแต่คำพิพากษานั้นจะได้กล่าวเป็นอย่างอื่น

กรณีคำพิพากษากล่าวไว้เป็นอย่างอื่นโทษจำคุกตามคำพิพากษาเมื่อรวมกับวันคุม ขังก่อนศาลพิพากษาต้องไม่เกินอัตราโทษขั้นสูงของกฎหมายที่กำหนดไว้สำหรับความผิดที่ได้ กระทำนั้นทั้งนี้ต้องไม่เป็นการกระทบกระเทือนบทบัญญัติในมาตรา 91"

¹² ดู ศรีนิดา พรหมนิตถาวร. คู่มือศึกษากฎหมาย ประมวลกฎหมายอาญา กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2534.

3. โทษกักขัง

โทษกักขังเป็นโทษที่จำกัดเสรีภาพทางร่างกายเช่นเดียวกับโทษจำคุก แต่โทษกักขังเป็นการลงโทษโดยการกักตัวไว้ในสถานที่กักขังซึ่งไม่ใช่เรือนจำ สถานที่กักขังอาจจะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้นั้นเองหรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ เพื่อให้เหมาะสมกับประเภทหรือสภาพของผู้กักขัง โทษกักขังตามประมวลกฎหมายอาญาจึงเป็นโทษที่บัญญัติขึ้นเพื่อป้องกันผลร้ายให้กับผู้ที่ไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เพียงจะได้รับโทษจำคุกกระยะสั้น จึงเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทน (มาตรา 23) นอกจากนี้ การกักขังยังนำมาใช้ในกรณีอื่น ๆ ได้แก่ การกักขังแทนค่าปรับ (มาตรา 29) การกักขังกรณีไม่ส่งมอบทรัพย์สินที่รับ (มาตรา 37) การกักขังกรณีไม่ยอมทำทัณฑ์บนหรือหาประกันไม่ได้ (มาตรา 46 วรรคสอง) เป็นต้น

แม้ว่าโทษกักขังจะเป็นการลงโทษที่บัญญัติขึ้นเพื่อป้องกันผลร้ายจากการใช้โทษจำคุกให้กับผู้ที่ไม่เคยได้รับโทษมาก่อน และเป็นการแยกไม่ให้ผู้กระทำความผิดไปปะปนกับผู้ต้องโทษที่อยู่ในเรือนจำ อย่างไรก็ตาม โทษกักขังก็ไม่ได้คำนึงถึงการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดมากนัก และมีข้อจำกัดในการบังคับใช้ เนื่องจากเป็นโทษอาญาที่ไม่ได้นำมาใช้เป็นโทษโดยตรง ประกอบกับลักษณะของโทษประเภทนี้ขาดสภาพของความเป็นผลร้ายที่ชัดเจน อีกทั้งยังมีปัญหาความไม่สะดวกในการควบคุมดูแลของผู้บังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น ในทางปฏิบัติจึงไม่ค่อยมีการนำมาใช้เท่าใดนัก

ถึงแม้ว่าโทษกักขังจะเป็นโทษอาญาแต่ก็ยังไม่มีความผิดที่บัญญัติไว้เป็นโทษกักขังโดยตรง แต่ให้โทษกักขังในลักษณะอิงกับโทษอื่นๆ ดังกรณีต่อไปนี้

โดยการเปลี่ยนจากโทษจำคุกเป็นโทษกักขัง

มาตรา 23 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุก และในคดีนั้นศาล จะลงโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นได้รับโทษ จำคุกมาก่อนหรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษ สำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ ศาล จะพิจารณาให้ลงโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกนั้นก็ได้”

เหตุผลในการเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขังนั้นเพื่อมิให้ผู้ต้องโทษได้ชื่อว่าเคยติดคุก มาแล้ว แต่ถ้าผู้นั้นเคยติดคุกในคดีที่มีโทษลหุโทษหรือกระทำโดยประมาทมาก่อน การเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขังก็ไม่มี ความหมาย

สภาพของโทษกักขัง

มาตรา 24 บัญญัติว่า “ผู้ใดต้องโทษกักขัง ให้กักตัวไว้ในสถานที่กักขังซึ่งกำหนดไว้ อันมิใช่เรือนจำ สถานีตำรวจ หรือสถานที่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวน

ถ้าศาลเห็นเป็นการสมควร จะสั่งในคำพิพากษาให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ในที่อาศัยของผู้นั้นเองหรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ เพื่อให้เหมาะสมกับประเภทหรือสภาพของผู้ถูกกักขังก็ได้

ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่า การกักขังผู้ต้องโทษกักขังไว้ในสถานที่กักขังตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้นั้น หรือทำให้ผู้ซึ่งต้องพึงพาผู้ต้องโทษกักขังในการดำรงชีพได้รับความเดือดร้อนเกินสมควร หรือมีพฤติการณ์พิเศษประการอื่นที่แสดงให้เห็นว่าไม่สมควรกักขังผู้ต้องโทษกักขังในสถานที่ดังกล่าว ศาลจะมีคำสั่งให้กักขังผู้ต้องโทษกักขังในสถานที่อื่นซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัย ของผู้นั้นเองโดยได้รับความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ก็ได้ กรณีเช่นว่านี้ ให้ศาลมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ต้องโทษกักขังปฏิบัติ และหากเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวยินยอม ศาลอาจมีคำสั่งแต่งตั้งผู้นั้นเป็นผู้ควบคุม ดูแล และให้ถือว่าผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายนี้”

มาตรา 25 บัญญัติว่า “ผู้ต้องโทษกักขังในสถานที่ซึ่งกำหนด จะได้รับการเลี้ยงดูจากสถานที่นั้น - แต่ภายใต้ข้อบังคับของสถานที่ ผู้ต้องโทษกักขังมีสิทธิที่จะรับอาหารจากภายนอกโดยค่าใช้จ่ายของตนเอง ใช้เสื้อผ้าของตนเอง ได้รับการเยี่ยมอย่างน้อยวันละหนึ่งชั่วโมง และรับและส่งจดหมายได้ - ผู้ต้องโทษกักขังจะต้องทำงานตามระเบียบข้อบังคับและวินัย - ถ้าผู้ต้องโทษกักขังประสงค์จะทำงานอย่างอื่นก็ให้อนุญาตให้เลือกทำได้ตาม ประเภทงานที่ตนสมัครแต่ต้องไม่ขัดต่อระเบียบ ข้อบังคับ วินัย หรือความปลอดภัยของสถานที่นั้น”

มาตรา 26 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ต้องโทษกักขังถูกกักขังในที่อาศัยของผู้นั้นเอง หรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้นั้นไว้ - ผู้ต้องโทษกักขังนั้นมีสิทธิที่จะดำเนินการในวิชาชีพหรืออาชีพของตนในสถานที่ดังกล่าวได้ - ในกรณีนี้ ศาลจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ต้องโทษกักขังปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่ก็ได้ แล้วแต่ศาลจะเห็นสมควร”

มาตรา 27 บัญญัติว่า “ถ้าในระหว่างที่ผู้ต้องโทษกักขังตามมาตรา 23 ได้รับโทษกักขังอยู่ความปรากฏแก่ศาลเอง หรือปรากฏแก่ศาลตามคำแถลงของพนักงานอัยการ หรือผู้ควบคุมดูแลสถานที่กักขังว่า

- (1) ผู้ต้องโทษกักขังฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับ หรือวินัยของสถานที่กักขัง
- (2) ผู้ต้องโทษกักขังไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนด หรือ
- (3) ผู้ต้องโทษกักขังต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก

ศาลอาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุกมีกำหนดเวลาตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ต้องไม่เกินกำหนดเวลาของโทษกักขังที่ผู้ต้องโทษกักขังจะต้องได้รับต่อไป”

นอกจากนี้โทษกักขังยังถูกนำมาใช้เป็นมาตรการบังคับให้กระทำการตามกฎหมาย คือ

1. ในกรณีที่ศาลสั่งริบทรัพย์สินแล้วไม่ส่งมอบทรัพย์สินที่ศาลสั่งริบ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 37 ในกรณีที่ศาลเห็นว่า ผู้นั้นจะส่งทรัพย์สินที่สั่งให้ส่งได้แต่ไม่ส่ง หรือชำระราคาทรัพย์สินนั้นได้ แต่ไม่ชำระ ให้ศาลมีอำนาจกักขังผู้นั้นไว้จนกว่าจะปฏิบัติตามคำสั่ง แต่ไม่เกินหนึ่งปีแต่ถ้าภายหลังปรากฏแก่ศาลเองหรือโดยคำเสนอของผู้นั้นว่า ผู้นั้นไม่สามารถส่งทรัพย์สินหรือชำระราคาได้ศาลจะสั่งให้ปล่อยตัวผู้นั้นไป ก่อนครบกำหนดก็ได้
2. ในกรณีที่ศาลสั่งให้ทำทัณฑ์บนแล้วไม่ยอมทำ
3. ในกรณีที่ผิดทัณฑ์บนแล้วไม่ยอมชำระเงินตามทัณฑ์บน

4. โทษปรับ

โทษปรับเป็นโทษที่บังคับเอาจากทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดตามที่ศาลกำหนด โดยมักจะกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนเงินที่แน่นอน และเป็นโทษที่มักใช้ในความผิดที่ไม่รุนแรงมากนัก ทั้งนี้ การลงโทษปรับมีวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนความเสียหายที่ผู้กระทำความผิดก่อขึ้น และเพื่อข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดและบุคคลอื่นให้เกรงกลัว จะได้ไม่กล้ากระทำความผิด

อย่างไรก็ตาม โทษปรับมีปัญหาเกี่ยวกับการไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดมีฐานะทางการเงินดี เนื่องจากผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อการบังคับโทษปรับและมีแนวโน้มที่จะกระทำผิดซ้ำอีกในภายหน้า¹³ ประกอบกับการที่สังคมเจริญก้าวหน้ามากขึ้น ทำให้อัตราโทษปรับตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหลายฉบับไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของโทษปรับที่ไม่อาจสร้างความเกรงกลัวให้แก่ผู้กระทำผิดได้ แต่ในทางตรงกันข้าม ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดมีฐานะยากจน ไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ก็ต้องเปลี่ยนโทษเป็นกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับที่มุ่งบังคับเอาจากทรัพย์สิน มิใช่เสรีภาพของผู้กระทำความผิด¹⁴

มาตรา 29 บัญญัติว่า “ผู้ใดต้องโทษปรับและไม่ชำระค่าปรับภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ศาลพิพากษา ผู้นั้นจะต้องถูกยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับ หรือมิฉะนั้นจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกประกัน หรือจะสั่งให้กักขังผู้นั้นแทนค่าปรับไปพลางก่อนก็ได้ ความในวรรคสองของมาตรา 24 มิให้นำมาใช้บังคับแก่การกักขังแทนค่าปรับ”

¹³ สิริกาญจน์ รัตนสุวรรณชาติ, “โทษปรับ: ศักยภาพการใช้มาตรการอื่นมาเสริมและแทนการปรับ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), หน้า 2.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 2-3.

มาตรา 30 บัญญัติว่า “ ในการกักขังแทนค่าปรับ ให้ถืออัตราสองร้อยบาทต่อหนึ่งวัน และไม่ว่าในกรณีความผิดกระทงเดียวหรือหลายกระทง ห้ามกักขังเกินกำหนดหนึ่งปี เว้นแต่ในกรณีที่ศาลพิพากษาให้ปรับตั้งแต่แปดหมื่นบาทขึ้นไป ศาลจะสั่งให้กักขังแทนค่าปรับเป็นระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีแต่ไม่เกินสองปีก็ได้

ในการคำนวณระยะเวลา นั้น ให้นับวันเริ่มกักขังแทนค่าปรับรวมเข้าด้วย และให้นับเป็นหนึ่งวันเต็มโดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนชั่วโมง

ในกรณีที่ผู้ต้องโทษปรับถูกคุมขังก่อนศาลพิพากษา ให้หักจำนวนวันที่ถูกคุมขังนั้น ออกจากจำนวนเงินค่าปรับ โดยถืออัตราสองร้อยบาทต่อหนึ่งวัน เว้นแต่ผู้ต้องหาต้องค่าพิพากษาให้ลงโทษทั้งจำคุกและปรับ ในกรณีเช่นว่านี้ ถ้าจะต้องหักจำนวนวันที่ถูกคุมขังออกจากเวลาจำคุกตามมาตรา 22 ก็ให้หักออกเสียก่อน เหลือเท่าใดจึงให้หักออกจากเงินค่าปรับ

เมื่อผู้ต้องโทษปรับถูกกักขังแทนค่าปรับครบกำหนดแล้ว ให้ปล่อยตัวในวันถัดจากวันที่ครบกำหนด ถ้านำเงินค่าปรับมาชำระครบแล้วให้ปล่อยตัวไปทันที”

มาตรา 31 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ศาลจะพิพากษาให้ปรับผู้กระทำความผิดหลายคน ในความผิดอันเดียวกัน ในกรณีเดียวกัน ให้ศาลลงโทษปรับเรียงตามรายตัวบุคคล”

5. โทษริบทรัพย์

โทษริบทรัพย์สินเป็นโทษที่มีมาตั้งแต่โบราณ มีลักษณะเป็น “โทษแท้” คือ ริบทรัพย์สินทั้งหมดของผู้กระทำความผิดเอาเป็นของรัฐทั้งสิ้น เรียกว่า ริบราชบาต¹⁵ ซึ่งมีผลกระทบต่อครอบครัวของผู้กระทำความผิดเป็นอย่างมาก ภายหลังจึงได้ยกเลิกไปและเปลี่ยนมาเป็นริบทรัพย์สินเฉพาะสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด กล่าวคือ ริบทรัพย์สินที่มีไว้เป็นความผิด หรือที่ใช้ในการกระทำความผิด หรือที่ได้มาจากการกระทำความผิด เพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นอีกต่อไป การริบทรัพย์สินนี้อาจเป็นการริบโดยเด็ดขาด หรืออาจเป็นการริบที่อยู่ในดุลพินิจของศาลก็ได้ แล้วแต่กรณี

การริบทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดมีข้อจำกัดในการบังคับโทษ เนื่องจากในทางปฏิบัติมีการใช้โทษริบทรัพย์สินในแนวทางที่แคบเกินไป และในกรณีที่ทรัพย์สินถูกแปรรูปหรือเปลี่ยนสภาพไป ก็ไม่อาจริบทรัพย์สินดังกล่าวได้ เป็นต้น

นอกจากปัญหาในการใช้โทษทางอาญาดังกล่าวแล้ว เมื่อพิจารณาถึงประเภทของโทษทางอาญาที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่า ประเภทของโทษยังคงขาดความหลากหลาย และไม่มีการพัฒนาหรือปรับปรุงให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดหรือลักษณะของการกระทำความผิด

¹⁵ จิตติ ดิงศภกิจย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาคที่ 1, หน้า 893.

บางประเภทที่ได้พัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงไป ด้วยเหตุนี้ จึงสมควรที่จะมีโทษหรือมาตรการทางอาญาในลักษณะอื่น เพื่อเป็นทางเลือกแก่ศาลในการนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดและลักษณะของการกระทำความผิดมากยิ่งขึ้น เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรา 32 บัญญัติว่า “ทรัพย์สินใดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด ให้ริบเสียทั้งสิ้น ไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิด และมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่”

มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

- (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ
- (2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยได้กระทำความผิด

เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด”

มาตรา 37 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ที่ศาลสั่งให้ส่งทรัพย์สินที่ริบไม่ส่งภายในเวลาที่ศาลกำหนด ให้ศาลมีอำนาจสั่งดังต่อไปนี้

- (1) ให้ยึดทรัพย์สินนั้น
- (2) ให้ชำระราคาหรือสั่งยึดทรัพย์สินอื่นของผู้นั้นชดใช้ราคาจนเต็ม หรือ
- (3) ในกรณีที่ศาลเห็นว่า ผู้นั้นจะส่งทรัพย์สินที่สั่งให้ส่งได้แต่ไม่ส่ง หรือชำระราคาทรัพย์สินนั้นได้ แต่ไม่ชำระ ให้ศาลมีอำนาจกักขังผู้นั้นไว้จนกว่าจะปฏิบัติตามคำสั่ง แต่ไม่เกินหนึ่งปี แต่ถ้าภายหลังปรากฏแก่ศาลเองหรือโดยคำเสนอของผู้นั้นว่า ผู้นั้นไม่สามารถส่งทรัพย์สินหรือชำระราคาได้ศาลจะสั่งให้ปล่อยตัวผู้นั้นไป ก่อนครบกำหนดก็ได้”

โดยสรุปจะเห็นได้ว่าโทษทั้ง 5 สถานจะมีการนำมาใช้มากน้อยต่างกัน บางโทษก็จะมีการนำมาใช้บังคับเป็นส่วนใหญ่ เช่น โทษจำคุก โทษปรับ และโทษริบทรัพย์สิน ในขณะที่บางโทษถูกนำมาใช้เฉพาะเป็นการเปลี่ยนโทษ หรือ เป็นมาตรการการเร่งรัดเท่านั้น โทษดังกล่าวได้แก่โทษกักขัง และไม่มีมีการกระทำความผิดในมาตราใดที่บัญญัติให้ลงโทษกักขังไว้เป็นการเฉพาะซึ่งตามความเป็นจริงแล้ว โทษกักขังสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้มากกว่านี้ดังที่นานาประเทศได้นำมาใช้อย่างได้ผลมาแล้ว

2.3 การบังคับใช้โทษกักขัง

2.3.1 การบังคับใช้โทษกักขังในประเทศไทย

โทษกักขังเป็นโทษที่บัญญัติขึ้นใหม่ในประมวลกฎหมายอาญาปัจจุบัน ซึ่งแต่เดิมโทษกักขังยังไม่เคยได้มีการบัญญัติไว้ในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 โดยโทษกักขังนั้น มีเหตุผลในการบัญญัติขึ้นในระหว่างประชุมแก้ไขประมวลกฎหมายอาญาของคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยท่านพระยาอรรถการีย์นิพนธ์ได้เสนอว่า "...ระหว่างรอลงอาญาและลงโทษจำคุก ควรที่จะมีโทษระหว่างกลางไว้หรือไม่" ซึ่งท่านมองว่า "...ผู้กระทำความผิดบางคน หากจะจำคุกก็เกินไป และจะรอลงอาญาก็เกินไปเหมือนกัน ถ้าจะมีโทษระหว่างกลางได้ก็จะดี ในทางปฏิบัติ คงไม่ขัดข้องอะไร เพราะถ้าขังทั้งกลางวันกลางคืนยังขังได้ ทำไมจะขังเฉพาะกลางคืนไม่ได้" ซึ่งในที่ประชุมได้พูดถึงหลักว่าควรมีโทษคุมขังบางส่วนแต่ยังให้คุมขังในเรือนจำอยู่ ท่านพระยาวิมลนาทได้กล่าวว่า "ถ้าส่งมาคุมขังที่เรือนจำจะไม่เรียกว่าโทษจำคุกได้อย่างไร" เหตุผลในที่ประชุมยังไม่ลงรอยกัน และท่านพระยาอรรถการีย์นิพนธ์ยังได้พูดถึงการพิจารณาลงโทษระหว่างกลางนี้ว่า "เหตุผลที่เราลงโทษคือ เพื่อจะไม่ให้ขึ้นชื่อว่าเป็นคนต้องจำคุก"¹⁶ ดังนี้ แม้โทษจำคุกจะเป็นโทษที่มีประสิทธิภาพในการที่จะทำให้ผู้กระทำผิดกลับตนเป็นคนดีได้ เพราะต้องจากบ้านเรือนและครอบครัวซึ่งตนได้อยู่อย่างมีความสุขมาก่อน ประกอบกับการสูญเสียอิสรภาพในทางร่างกายถูกคุมขังไว้ และได้รับการเลี้ยงดูไม่ดีนัก ย่อมทำให้ผู้กระทำผิดรู้สึกเจ็บและคิดที่จะหลบจำ และยังทำให้เจ้าพนักงานราชทัณฑ์มีโอกาสอบรมบ่มนิสัยผู้ที่ได้รับโทษจำคุกมาแล้ว สังคมรังเกียจไม่อยากคบค้าสมาคม หรือกลัวในการที่จะรับจ้างให้ทำงานด้วย ฉะนั้นจึงได้มีการที่หลีกเลี่ยงไม่ให้ศาลลงโทษจำคุกโดยไม่จำเป็น และเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดได้ชื่อที่ต้องถูกจำคุกมาแล้ว อันอาจทำให้เสียชื่อเสียงคนได้ ซึ่งมีวิธีการให้ศาลมีอำนาจเปลี่ยนแปลงโทษจำคุกเป็นโทษกักขังได้ อีกทั้งโทษกักขังยังมีวิธีปฏิบัติที่ย่อนกว่าโทษจำคุกจึงเท่ากับเป็นทางสายกลาง ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการบัญญัติโทษกักขังขึ้นไว้ในประมวลกฎหมายอาญาดังกล่าว

โทษสายกลางระหว่างโทษจำคุก และรอลงอาญาคือโทษกักขัง โดยผู้กระทำความผิดบางคนแม้จะเป็นการกระทำความผิดโดยประมาท กระทำความผิดลหุโทษ หรือกระทำความผิดเป็นครั้งแรกก็ตาม และเห็นสมควรต้องรับโทษ แต่ศาลเห็นว่ายังไม่เหมาะสมที่จะให้ได้รับการรอลงอาญา และปล่อยตัวไปโดยจะมีการคุมประพฤติด้วยหรือไม่ก็ตาม แต่ในขณะเดียวกันก็ไม่เห็นควรที่จะส่งเข้าไปรับโทษจำคุกในเรือนจำ จึงเห็นควรให้ผู้กระทำผิดได้รับการ

¹⁶ คณะกรรมการกฤษฎีกา. ใน รายงานการประชุมพิจารณาตรวจพิจารณาแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา. 10 มิถุนายน 2482, ครั้งที่ 9, 28/2482. หน้า 1-6

ลงโทษกักขังที่เบากว่าโทษจำคุก เพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดดังกล่าวต้องไปอยู่ร่วมกับผู้ต้องกักขังในเรือนจำที่เป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรง จนอาจส่งผลให้ผู้กระทำความผิดอาจจะติดนิสัย เรียนรู้พฤติกรรมที่ไม่ดีมาจากผู้ต้องกักขัง และเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เสียชื่อเสียงโดยอาจถูกตราหน้าว่าเป็นผู้ที่เคยรับโทษจำคุกมาก่อนได้ กฎหมายจึงได้บัญญัติให้กักขังผู้ต้องโทษกักขังไว้สถานที่ซึ่งกำหนดไว้แต่ไม่ใช่เรือนจำ และเดิมที่มีการให้กักขังในสถานี่ตำรวจได้ แต่ในเวลาต่อมาพบว่าผู้ต้องกักขังในสถานี่ตำรวจมีจำนวนมาก สภาพพื้นที่ห้องขังไม่เพียงพอในการรองรับจำนวนผู้ต้องกักขังได้ เกิดความแออัดยัดเยียด ส่งผลเสียต่อทั้งสุขภาพกายและสุขภาพจิตของผู้ต้องกักขัง นอกจากนี้ผู้ที่ถูกต้องกักขังในสถานี่ตำรวจมิใช่เพียงผู้กระทำความผิดเล็กน้อย หรือโดยประมาทเท่านั้น แต่ยังมีผู้กระทำความผิดร้ายแรงหรือมีสันดานชั่วรวมอยู่ด้วย ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยไม่ให้กักขังในสถานี่ตำรวจหรือสถานี่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2549 เป็นต้นไป

โทษกักขังเป็นการลงโทษโดยการจำกัดเสรีภาพทางร่างกายเช่นเดียวกับโทษจำคุก ซึ่งแต่เดิมเห็นว่าการเอาผิดโดยใช้โทษจำคุกจำกัดเสรีภาพไว้ในสถานี่ของรัฐ เช่นในเรือนจำแต่อย่างเดียวยังจะทำให้ผู้กระทำความผิดกลับตนเป็นพลเมืองดีได้ เพราะการลงโทษจะทำให้ผู้ต้องโทษรู้สึกหวาดกลัว และทุกข์ทรมานจากการตัดขาดจากครอบครัว แต่ในความเป็นจริงมิได้เป็นเช่นนั้น เพราะถึงแม้การลงโทษจำคุกอาจเกิดในระยะสั้นก็ตาม แต่กลับส่งผลเสียต่อชีวิตและอนาคตของผู้ต้องโทษจำคุก โดยไม่สามารถกลับสู่สังคมได้อย่างภาคภูมิใจ ถูกตราหน้าว่าเป็นนักโทษ คนขี้คุก เป็นตราบาปแก่ผู้ถูกลงโทษ ไม่ได้ได้รับความไว้วางใจให้ประกอบอาชีพโดยสุจริต เพราะมีประวัติการถูกจำคุกติดตัว จากความกดดันทางสังคมดังกล่าวทำให้ต้องหันมากระทำผิดซ้ำอีกเพื่อกลับเข้าไปสู่ชีวิตในเรือนจำอีก เพราะไม่สามารถเดินไปในเส้นทางที่สุจริตได้หากปราศจากการยอมรับทางสังคม แต่ปัจจุบันการบังคับโทษโดยการจำกัดเสรีภาพได้มีการพัฒนาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขและปรับปรุงพฤติกรรมผู้กระทำความผิดที่ไม่ดีเสียใหม่ โดยเสริมสิ่งที่บกพร่องหรือขาดเสียจุดอ่อนแต่ละคน โดยมีการวิเคราะห์สาเหตุและวางแผนการบังคับโทษเป็นรายบุคคลไปตามความเหมาะสม จนสามารถที่จะกลับเข้าสู่สังคมและอยู่ร่วมกับผู้อื่นได้อย่างปกติสุข ไม่กลับไปกระทำผิดซ้ำอีก อันจะส่งผลดีต่อทั้งตัวผู้กระทำความผิดและต่อสังคมที่จะปลอดภัยจากอาชญากรรม โทษจำกัดเสรีภาพอย่างโทษกักขังก็ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้อยู่ เนื่องจากเป็นโทษที่มีลักษณะเบากว่าโทษจำคุก และสามารถให้ลงโทษแทนโทษจำคุกระยะสั้นซึ่งเป็นผลดีกว่าการจำคุกในเรือนจำ เป็นการแยกผู้กระทำความผิดร้ายแรงที่มีสันดานชั่วร้ายออกจากผู้กระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรงได้

แต่อย่างไรก็ตามก็เกิดปัญหาในทางปฏิบัติขึ้น เนื่องจากสถานที่กักขังมีทั้งผู้ถูกกักขังแทนค่าปรับ และผู้ที่ถูกกักขังที่เปลี่ยนจากโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนมาเป็นโทษกักขังไม่เกิน 3 เดือนมาอยู่รวมปะปนกัน ประกอบกับเมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญาห้ามมิให้มีการกักขังในเรือนจำ สถานีดำรวจ และสถานที่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวน เป็นเหตุให้ต้องนำผู้ต้องกักขังไปไว้ในสถานที่กักขังซึ่งมีอยู่เพียง 5 แห่ง ได้แก่ สถานกักขังกลางจังหวัดตราด สถานกักขังกลางจังหวัดนครศรีธรรมราช สถานกักขังกลางจังหวัดปทุมธานี สถานกักขังกลางจังหวัดร้อยเอ็ด และสถานกักขังกลางจังหวัดลำปาง ส่งผลให้มีจำนวนผู้ต้องกักขังมากแต่มีพื้นที่สถานที่กักขังจำกัดเกิดปัญหาความแออัดยัดเยียดขึ้น ทางราชทัณฑ์ได้แก้ปัญหาด้วยการแบ่งสถานที่ส่วนหนึ่งในเรือนจำบางแห่งมาใช้เป็นสถานที่กักขังชั่วคราว และมีการเร่งสร้างสถานที่กักขังขึ้นอีกจำนวนมากซึ่งสิ้นเปลืองงบประมาณอีกจำนวนมาก ซึ่งในความเป็นจริงตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 24 วรรคสอง ได้บัญญัติให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ในที่อยู่อาศัยของผู้กระทำความผิดเองหรือของผู้อื่นที่ยอมรับผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ ตามความเหมาะสมกับประเภทหรือสภาพของผู้ถูกกักขังได้ แต่เป็นที่น่าเสียดายที่ในทางปฏิบัติกลับไม่มีการนำมาตรการนี้มาใช้จริงให้เกิดประโยชน์เลย

2.3.2 การบังคับใช้โทษกักขังในต่างประเทศ

จากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับกฎหมายในต่างประเทศ โดยแต่เดิมนั้นคิดว่า การลงโทษโดยการริรอรอนเสรีภาพ ใช้โทษจำคุกในเรือนจำเป็นมาตรการการลงโทษที่มีมนุษยธรรม และให้ประโยชน์แก่สังคมมากกว่าการเชี้ยนตี หรือทรมาน แต่หลังจากที่ได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้แล้วความเชื่อมั่นในระบบเรือนจำได้ลดลง เพราะระบบเรือนจำนั้นไม่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้เรือนจำยังแยกผู้กระทำความผิดออกจากสังคมที่เขาเป็นส่วนหนึ่งทำให้ยากต่อการปรับตัวเมื่อต้องกลับไปใช้ชีวิตตามปกติในสังคมภายหลังการพ้นโทษ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งตัวผู้กระทำความผิดและต่อสังคมโดยรวม โดยเฉพาะผู้กระทำความผิดบางรายที่ไม่เป็นอันตรายร้ายแรงสมควรจะได้รับโอกาสแก้ไขปรับปรุงตนเอง และสมควรได้รับการให้อภัย ก็จะได้เริ่มต้นชีวิตใหม่ การแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิดที่กระทำความผิดโดยพลาดพลังหรือไม่มีสันดานเป็นผู้ร้ายหรือโหดเหี้ยม ให้สามารถปรับตัวเข้ากับสังคมภายนอกได้ภายหลังพ้นโทษจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นมาก ดังนั้นจึงเกิดแนวความคิดใหม่ เกี่ยวกับการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดโดยไม่ใช้เรือนจำ (Non Institutional Treatment) การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดในชุมชน (Community – Based Corrections)

การใช้วิธีการลงโทษทางเลือกอื่นแทนการจำคุก (Alternative to Imprisonment) และการลดการใช้โทษจำคุก (Deinstitutionalization)¹⁷

โดยทำการศึกษากฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปัจจุบันมีรูปแบบการลงโทษที่เกิดขึ้นใหม่และใช้อย่างแพร่หลายอยู่หลายรูปแบบเรียกว่า “โทษระดับกลาง”(Intermediate Punishment)¹⁸ เป็นมาตรการลงโทษอื่น ๆ ที่มีระดับความรุนแรงของโทษตรงกลางของโทษจำคุกและการคุมประพฤติ ตัวอย่างเช่น

1. การคุมประพฤติแบบเข้ม (Intensive Probation)
2. การทำงานบริการสังคม (Community Service)
3. การใช้ค่ายทหาร (Boot Camp)
4. การกักขังในบ้าน (House Arrest)
5. การใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัว (Electronic Monitoring)
6. ศูนย์ควบคุม (Detention Center)
7. บ้านกึ่งวิถี (Halfway House)

ประกอบกับกฎหมายมาตรฐานขั้นต่ำขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยมาตรการไม่ควบคุมตัว (กฎโตเกียว)¹⁹ ที่ได้กำหนดหลักการพื้นฐานส่งเสริมการใช้มาตรการไม่ควบคุมตัวควบคู่กับการคุ้มครองบุคคลที่ต้องถูกใช้มาตรการทางเลือกอื่นที่ใช้แทนโทษจำคุก และมีนโยบายให้ชุมชนและสังคมมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา มีส่วนร่วมในการดูแลผู้กระทำความผิด สร้างความปลอดภัยของสังคมรวมถึงการป้องกันอาชญากรรม ตลอดจนบำบัดแก้ไขผู้กระทำความผิดเพื่อมิให้กลับมาก่อทำความผิดซ้ำขึ้น ดังนั้นในการศึกษามาตรการบังคับใช้โทษกักขังในสถานที่อื่น ๆ จึงจำเป็นต้องศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการบังคับใช้มาตรการลงโทษดังกล่าว เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการกักขังในสถานที่อื่น ๆ ในประเทศไทยเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้อย่างแท้จริงและเป็นรูปธรรม โดยเน้นการศึกษาเกี่ยวกับการกักขังในบ้าน (House Arrest) ศูนย์แก้ไขในชุมชน (Community Corrections Centers) ได้แก่ ศูนย์ควบคุม (Detention Center) หรือบ้านกึ่งวิถีขาเข้า (Halfway in House) ซึ่งเป็นสถานที่ที่ใช้ควบคุมดูแลผู้กระทำความผิดที่มีความใกล้เคียงสอดคล้องกับการกักขังในสถานที่อื่น ๆ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 24 วรรคสองของไทย

¹⁷ นที จิตสง่า, หลักทฤษฎีวิทยา : หลักการวิเคราะห์ระบบงานราชทัณฑ์, พิมพ์ครั้งที่ 3 (ม.ป.ท., ม.ป.ป.) หน้า 114

¹⁸ Norval Morris and Michael Tonry, Between prison and probation : Intermediate Punishment in Rational Sentencing System (New York:Oxford University Press, 1991), p.4.

¹⁹ กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, ชาติ ชัยเดชสุริยะ และณัฐวสา ฉัตรไพฑูริย์, มปป : 173

2.3.3 การนำมาตรการลงโทษกักขังรูปแบบอื่นมาใช้ในประเทศไทย

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญาของไทยในมาตรา 24 วรรคสอง ที่บัญญัติให้กักขังในสถานที่อื่นนอกจากเรือนจำ เช่น กักขังในที่พักอาศัย หรือสถานที่อื่นที่ใช้กักขังได้ จากบทบัญญัตินี้มีรูปแบบสอดคล้องกับรูปแบบการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดโดยไม่ใช้เรือนจำ ซึ่งกฎหมายไทยเองก็มีความทันสมัยทัดเทียมกฎหมายต่างประเทศ แต่กลับไม่เคยได้นำมาใช้ในทางปฏิบัติได้จริงเลย ทั้ง ๆ ที่โทษกักขังเป็นโทษที่ลงแก่ผู้กระทำความผิดเป็นครั้งแรก กระทำความผิดเพียงเล็กน้อย หรือโดยประมาท ซึ่งถือได้ว่าเป็นบุคคลที่ไม่มีสันดานชั่วร้าย และยังคงอยู่ในวัยที่จะแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรม และพุดินนิสัยให้รู้สำนึก ส่งผลให้ไม่กลับมากระทำความผิดได้อีก จึงเห็นควรนำโทษกักขังมาใช้แทนโทษจำคุกให้มากขึ้น และควรใช้วิธีกักขังให้อยู่ในที่พักอาศัย หรือในสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้โดยนำรูปแบบและวิธีการของกฎหมายต่างประเทศที่ได้ศึกษาค้นคว้ามาประยุกต์ใช้ตามความเหมาะสมในท้องถิ่นนั้น ๆ และเหมาะสมต่อสภาพของผู้กระทำความผิดด้วย โดยมีวิธีดังต่อไปนี้

1. การกักขังในที่อยู่อาศัย (house arrest)

การกักขังในที่อยู่อาศัยนี้ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้กระทำความผิดเอง หรือรวมไปถึงที่อยู่อาศัยของสมาชิกในครอบครัวของผู้กระทำความผิดด้วย เช่น บ้านของบิดามารดา บุตร พี่ น้อง หรือญาติ ซึ่งอาจกำหนดให้ผู้กระทำความผิดถูกจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในบริเวณบ้านทุกวัน ไม่ว่าจะตลอดเวลาหรือกำหนดไว้ช่วงเวลาหนึ่ง โดยจะออกจากบ้านได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตให้ออกภายในเวลาที่กำหนด เช่นออกไปทำงาน ไปศึกษาเล่าเรียน ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานเป็นต้น ซึ่งวิธีการนี้ใช้ได้กับผู้กระทำความผิดทั้งที่เป็นเด็กและผู้ใหญ่ โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกำหนดเวลาและในบางครั้งจะมีเจ้าหน้าที่พนักงานมาตรวจสอบดูแล สุ่มเยี่ยมที่บ้านโดยไม่มีการแจ้งล่วงหน้า มาตรการนี้เป็นการใช้สถาบันครอบครัวบำบัด โดยใช้การให้ความรัก ความอบอุ่น และความเข้าใจกันจากสมาชิกครอบครัวเป็นตัวบำบัด หล่อหลอมจิตใจของผู้กระทำความผิดให้เกิดความสำนึก และกลับตนเป็นคนดี นอกจากนี้ยังมีประโยชน์และมีความจำเป็นโดยเฉพาะกับผู้กระทำความผิดที่มีร่างกายพิการ หรือพัฒนาการลบกพร่อง หรือผู้ป่วยระยะสุดท้าย ผู้ป่วยทางจิต ตลอดจนเป็นหญิงมีครรภ์หรือคนชราอีกด้วย

การกักขังในบ้าน ไม่ใช่แนวคิดใหม่หรือเป็นวิธีการที่ประเทศสหรัฐอเมริกาคิดค้นขึ้น แต่ใช้มานานแล้วและเป็นวิธีการระบายความแออัดในเรือนจำ วิธีปฏิบัติของมาตรการนี้อาจแตกต่างกันออกไป แต่ส่วนใหญ่จะกำหนดให้ผู้กระทำความผิดถูกจำกัดเสรีภาพอยู่ภายในบ้านในช่วงเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจเป็นตลอด 24 ชั่วโมงหรือเฉพาะเวลากลางคืน บางรัฐอาจกำหนดให้

ต้องร่วมในโปรแกรมพิเศษอื่นๆเช่น ให้มีงานทำ ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ฝึกทักษะชีวิตอื่น ๆ ทำงานบริการสังคม ทั้งนี้จะมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลสอดส่อง เช่นใน Florida กำหนดว่าเจ้าหน้าที่จะไปพบเดือนละอย่างน้อย 28 ครั้งถ้าไปแล้วไม่พบผู้กระทำผิด เจ้าหน้าที่จะรายงานศาล²⁰

2. การสอดส่องโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic monitoring)

เป็นเทคโนโลยีที่นำมาใช้ได้ตั้งแต่ในช่วงการประกันตัวก่อนฟ้องจนถึงการพักการลงโทษ โดยใช้ร่วมกับการกักขังในบ้าน มีใช้แพร่หลายในหลายมลรัฐ ซึ่งระบบจะประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ควบคุมและอุปกรณ์ส่งสัญญาณซึ่งติดตั้งไว้ที่ตัวผู้กระทำผิด (ข้อมือ/ข้อเท้า) โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ในช่วงแรกที่มีการใช้มีการโต้แย้งว่าวิธีการนี้ขัดกับรัฐธรรมนูญหรือไม่ แต่ในที่สุดแล้วศาลก็ได้วินิจฉัยแล้วว่าไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ และมีการใช้มากขึ้น ปัญหาที่เกิดขึ้นกับวิธีการนี้คือปัญหาทางเทคนิคเพราะจะเชื่อมโยงกับคลื่นโทรศัพท์ที่จึงอาจมีคลื่นรบกวนและมีต้นทุนสูง ทั้งคอมพิวเตอร์อาจจะบกพร่องได้ทำให้เกิดการส่งสัญญาณเตือนที่ผิดพลาด (false alarm) นอกจากนั้นอาจมีการโต้แย้งว่าจะเป็นการจำกัดเสรีภาพที่มากเกินไปหรือไม่หากสามารถใช้วิธีการคุมประพฤติธรรมดาได้ แต่ผลการวิจัยพบว่าส่วนใหญ่จะประสบความสำเร็จคือมีการฝ่าฝืนเงื่อนไขน้อย และยิ่งเทคโนโลยีพัฒนาไปก็ยิ่งมีการใช้กันมากขึ้น²¹

3. บ้านกึ่งวิถี (half-way house) และศูนย์เลี้ยงโทษจำคุก (diversion center)

บางครั้งเรียกว่าศูนย์แก้ไขฟื้นฟูในชุมชน (Community Corrections Centers) หรือศูนย์ควบคุมในชุมชน (Detention Center) ซึ่งหมายถึงสถานที่ที่ใช้ควบคุมผู้ถูกคุมประพฤติหรือพักการลงโทษ โดยมีลักษณะเป็นที่พัก ผู้กระทำผิดจะออกไปเฉพาะเวลาทำงาน เรียนหรือทำกิจกรรมอื่นระหว่างที่อยู่ในสถานที่ที่จะต้องทำงาน ทำงานบริการสังคมหรือเข้าร่วมกิจกรรมที่กำหนด²²

โดยวิธีนี้จะปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดโดยให้ได้อยู่อาศัยในเขตชุมชนของตน ในบ้านกึ่งวิถีฯ หรือศูนย์ควบคุมซึ่งจะกลมกลืนอยู่ภายในชุมชนของผู้กระทำผิด เพื่อให้ผู้ต้องกักขังสามารถปรับตัวเข้ากับวิถีชีวิตในสังคมปกติได้ง่ายขึ้น อาจจะมีประยุক্তিโดยอาศัยความร่วมมือจากคนในชุมชนเช่น ใช้บ้านพักของผู้ใหญ่บ้าน หรือกำนันเป็นสถานที่กักขัง หรืออาจเป็น

²⁰ Paul F. Cromwell and Rolando v. del Carmen, *Community-based Corrections*, 4th edition, (Belmont, CA : Wadsworth Publishing Company, 1999), pp.268-269.

²¹ Ibid., pp.269-275.

²² Ibid., pp.269-275.

สถานที่เอกชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการสงเคราะห์ช่วยเหลือสังคม อันเป็นการช่วยประหยัดงบประมาณค่าใช้จ่ายการก่อสร้างสถานที่กักขังเพิ่มเติมได้มาก โดยจะนำมาใช้กับผู้กระทำ ความผิดบางประเภทที่เป็นความผิดไม่ร้ายแรง และอาจไม่มีที่อยู่อาศัยเป็นหลักแหล่ง แล้วแต่ ความเหมาะสมกับสถานการณ์ สภาพสังคม และกรณีความผิด โดยคำนึงถึง อายุ เพศ และระดับ ความรุนแรงในการกระทำผิดหรือพฤติกรรมที่มีปัญหา ซึ่งต้องการได้รับการแก้ไข

ขนาดของแต่ละบ้านกึ่งวิชิชาเข้าหรือศูนย์ควบคุมจะต้องไม่ใหญ่โตมากนัก สามารถรับผู้ต้องกักขังได้โดยเฉลี่ยไม่เกิน 20 – 25 คน เพื่อประโยชน์ในการดูแลได้อย่างทั่วถึง

2.4 ความเป็นมาของการจราจรและกฎหมายจราจร

ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรเกิดขึ้นมาพร้อมกับถนนหนทางที่สะดวกรวดเร็วและรถยนต์ที่ ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล สามารถแล่นไปได้ด้วยความเร็วสูงก่อให้เกิดความเสียหาย เมื่อ มีรถยนต์และยานพาหนะประเภทอื่นที่นำมาใช้บนถนนมากขึ้น การบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นใช้ บังคับจึงมีความจำเป็นเพื่อป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เพราะการจราจรเป็น สิ่งสำคัญเพื่อให้การใช้รถและถนนเป็นอย่างสะดวกและรวดเร็ว เกิดความปลอดภัย ต่อผู้ขับขี่

ประเทศไทยมีถนนมาตั้งแต่สมัยสุโขทัยแล้ว สภาพทั้งของถนนในสมัยนั้นไม่ต่างกับสมัย ของรัตนโกสินทร์ตอนต้นมากนัก โดยถนนส่วนใหญ่ เป็นถนนดิน แคลบและสัน เมื่อถึงฤดูแล้งก็เป็น ฝุ่น พอถึงฤดูฝนก็เฉอะแฉะเป็นโคลนตม ถึงแม้ว่าบางถนน จะใช้อิฐเรียงตะแคง แต่ก็เอาทราย และดินถมเป็นหน้าถนน ถนนดังกล่าวจึงมีสภาพไม่ต่างกับถนนดินเท่าใดนัก

ครั้นถึงในรัชกาล พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงเห็นว่า ถนนหนทาง ในพระนคร ข้ำรูดทูดโทรมมาก พระองค์จึงได้ทรงประกาศแผ่พระราชกุศลซ่อมแซมถนนเป็นการ ใหญ่ตามหมายประกาศ ดังนี้

"ด้วยเจ้าพญาอมราชชาติเสนางคนรินทรมหินทราธิบตีรับพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ปรอดกระหม่อมสั่งว่า บัดนี้ถนนในพระนคร ข้ำรูดชูดโซม ยับย่อยไปมาก สมณชีพรามณ์ อนุ ประชาธาษฎร เดินไปเดินมาลำบาก จึงทรงพระกรุณา โปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้เจ้าพญาอม ราชเปนแม่กอง ทำถนนที่ข้ำรูดลุ่มชูดไปนั้น ทำเสียใหม่ให้เป็นปรกติ เปนหลายแห่ง แล้วทรง พระราชดำริเห็นว่า การก่ถนนนี้ เปนสาธารณกุศล เปนประโยชน์แก่คนทั่วไป ใคร ๆ ก็จะได้เดินไป มาสบาย สดวกกันทุก ๆ คน ควรที่ท่านทั้งปวง จะยินดีทำด้วยกัน เพราะฉะนั้น จึงโปรดเกล้า

โปรดกระหม่อม ให้ประกาศบอกแก่การพระราชกุศล ต่อพระบรมวงษานุวงศ์ ข้าราชการผู้ใหญ่ผู้น้อย ฝ่ายทหารพลเรือน ค่างนำค่างใน ในพระบรมมหาราชวัง ที่ได้รับพระราชทานเบี้ยหวัด ในจำนวนปีมเสง นพศกนี้ ให้ได้ส่วนพระราชกุศลด้วยกัน ตามได้ตามมีตามศรัทธาอุสาหา

คือขอให้เอาอดีตบ้าง อดหักบ้าง มากแล่น้อยตามแต่จะยินดี ช่วยมากแล่น้อย ไม่ว่าจะไม่ เกน จงมาเก็มนในการพระราชกุศลทุก ๆ คนเทิญ

เมื่อจะเอาอดีต ฤๅอดหักมาส่งนั้น ให้มาส่งกับเจ้าพญากรมราช แม่กองแต่ในเดือนอ้าย เดือนยี่ ปีมเสง นพศก โปรดให้จดหมายรายวัน ตามผู้ใดมีศรัทธา ได้เอาอดมาส่งมากแล่น้อย ให้มหาดเล็กรายงานกราบทูลพระกรุณาทรงทราบ จะทรงอนุโมทนาด้วยท่านทุก ๆ คน ตามรับสั่ง ตีพิมพ์ประกาศ การพระราชกุศล ณ วันพุทธ เดือนสิบสอง แรมสามค่ำ ปีมเสง นพศก"²³

เมื่อสมัยต้นรัชกาลที่ 4 มีถนนสำคัญเพียงรอบๆพระบรมมหาราชวังเท่านั้น เนื่องจากการคมนาคมในสมัยนั้น ยังคงใช้ทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ ด้วยเหตุนี้ความจำเป็นจะสร้างถนนจึงไม่มี ซึ่งจะสังเกตได้ว่าก่อนหน้านั้นขึ้นไปจะไม่มีการสร้างถนนเลย มีแต่การให้ขุดคลอง แม้ในรัชกาลต่อมา จนกระทั่งถึงปัจจุบันแม่น้ำลำคลองก็ยังมีบทบาทสำคัญในการคมนาคมอยู่

ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2404 แรกมีถนนในกรุงเทพฯ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้โปรดให้ เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ ที่สมุหพระกลาโหมเป็นแม่กองกับ พระอินทราชาธิบดี สี่หราชรองเมือง เป็นนายงานตัดถนน ตั้งแต่คลองคูพระนครชั้นใน (คือคลองโอ่งอ่าง ในปัจจุบัน) ที่ริมวังเจ้าเขมร ตรงลงไปต่อกับถนนตรง หรือถนนหัวลำโพง ที่คลองผดุงกรุงเกษม สายหนึ่ง และตัดถนนแยกจากถนนใหม่ ตรงเหนือวัดสามจีน (วัดไตรมิตรฯ) ตรงลงไปหลังบ้านฝรั่ง จนตกฝั่งแม่น้ำที่ตำบลดาวคะนอง อีกสายหนึ่ง ถนนนั้น ก็คือถนนเจริญกรุง หรือถนนตก แต่เมื่อสร้างเสร็จใหม่ ๆ ราษฎรพากันเรียกว่า **ถนนใหม่** ส่วนฝรั่งก็เรียกตามไทยว่า "**นิวโรด**" ซึ่งแปลว่า ถนนใหม่เช่นกัน

ครั้นถึงรัชกาล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กรุงเทพฯ ก็ได้มีถนนมากขึ้นเป็นลำดับแต่ถนนก่อนหน้านี้ สร้างขึ้นเพื่อใช้กับการขี่ม้า และรถม้าเป็นพาหนะ ดังนั้น ถนนส่วนใหญ่จึงสร้างไม่มั่นคงและแข็งแรงเหมือนอย่างปัจจุบัน เมื่อมีรถยนต์เข้ามาวิ่งในกรุงเทพฯเมื่อปลายรัชกาลที่ 5 ถนนหนทางจึงได้ทำมั่นคงแข็งแรงขึ้น และปลายรัชกาลนี้เอง ที่ได้มีถนนลาดยางมะตอยเกิดขึ้น และถนนทางหลวงที่ทันสมัยก็ได้เข้ามาในประเทศไทย

²³ เทพชู ทับทอง, **กรุงเทพฯในอดีต**. (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุขภาพใจ, 2542).

ในปีค.ศ. 1769 นักประดิษฐ์ชาวฝรั่งเศสชื่อ นิโคลาส กูโน (Nicolas Cuynot) ได้ประดิษฐ์แบบเครื่องจักรที่ทันสมัย ต่อมาในปีค.ศ. 1864 ได้มีการคิดค้น และประดิษฐ์รถยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยอาศัยถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงแทนไอน้ำ และต่อมาในปีค.ศ. 1885 ได้มีการปรับปรุงเป็นขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง จนถึงปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาทั้งรูปแบบและเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อนจนทำให้รถยนต์และยานพาหนะที่เดินทางด้วยเครื่องจักรกลอื่น ๆ สามารถแล่นไปได้ด้วยความเร็วสูงก่อให้เกิดความเสียหายและอุบัติเหตุร้ายแรง²⁴

สำหรับประเทศไทยชาวต่างชาติได้เดินทางเข้ามาติดต่อดำขายเป็นจำนวนมาก รถลากคือรถที่เข้ามาครั้งแรกตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ผู้ที่นำเข้ามาคือพระยาโชฎีกกราชเศรษฐีข้าราชการกรมท่าซ้ายได้ติดต่อซื้อจากเมืองจีนมาจำนวนหลายคัน โดยได้นำขึ้นทูลเกล้าถวายรัชกาลที่ 4 เมื่อพ.ศ. 2414

ต่อมาเริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่ง รถยนต์คันแรกของประเทศไทยส่งเข้ามาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี การรับจ้างขนส่งมีจำนวนมากขึ้นเพื่อการจัดระเบียบการจราจร จึงได้มีพระราชบัญญัติรถลากปีพ.ศ. 2444 ออกมาใช้บังคับ ต่อมาจึงได้มีพระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448 และพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2448 ออกมาใช้บังคับ²⁵ เป็นการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ จดทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่นการตรวจสภาพรถ ฯลฯ รถรับจ้างได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ เมื่อรถยนต์เข้ามามีบทบาทในการขับขีและรับจ้าง ทำให้รถลากมีรายได้ตกต่ำลง ต่อมาเมื่อมีจักรยานสามล้อ รถลากจึงลดจำนวนลงไปมาก พอสิ้นสงครามโลกครั้งที่สองรถลากก็หมดความนิยมไปจากประเทศไทยนับแต่บัดนั้น

หลังจากนั้นได้มีรถรางเกิดขึ้น บริษัทรถรางบริษัทแรกคือ บริษัทรถรางพระพุทธรบาททพุนจำกัด เริ่มจัดตั้งในปีพ.ศ.2444 เปิดกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างสถานีท่าเรือ อยุธยา และพระพุทธรบาท สระบุรี ต่อมาเมื่อมีบริษัทรถรางไทยทพุนจำกัด มีพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสรรพสาตร์สุภกิจ เป็นผู้เริ่มดำเนินกิจการรถรางเป็นบริษัทแรกที่ให้บริการขึ้นในกรุงเทพฯ โดยรถรางในสมัยแรกใช้ม้าลากไปตามราง ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นระบบไฟฟ้า

²⁴ ศราวุฒิ พันธ์ขาว การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์วัฒนาชัยการพิมพ์, 2525) หน้า 2.

²⁵ ศราวุฒิ พันธ์ขาว การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์วัฒนาชัยการพิมพ์, 2525) หน้า 18.

รถเมล์ประจำทางนั้นพระยาภักดีนครเศรษฐี (นายเลิศ เศรษฐบุตร) รถเมล์สายแรกของนายเลิศ วิ่งจากประตูน้ำไปสี่พระยา เมื่อกิจการเจริญก้าวหน้าจึงขยายออกไปจนเกือบทั่วกรุงเทพมหานคร คนทั่วไปเรียกรถของท่านว่า "รถเมล์ขาว" ตามสีของรถ

สำหรับแท็กซี่ในประเทศไทย นั้นในอดีตชาวพระนครเรียกรถแท็กซี่ว่า "รถไมล์" เมื่อราว พ.ศ. 2467 - 2468 พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา (ผาด) เป็นผู้เริ่มกำหนด แท็กซี่ ครั้งแรกในเมืองไทย โดยนำเอารถยนต์ห้ออสตินขนาดเล็ก ออกวิ่งรับจ้าง โดยติดป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้าและข้างหลังของตัวรถซึ่งคนขับรถในสมัยนั้น ส่วนใหญ่เป็นพวกทหารอาสา หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 สำหรับค่าโดยสารคิดเป็นไมล์ โดยตกไมล์ละ 15 สตางค์ ซึ่งนับว่าแพงมากเมื่อเทียบราคากับค่าโดยสารในปัจจุบันรถแท็กซี่ในสมัยบุกเบิกใหม่นั้น มีอยู่เพียง 14 คัน ในปี 2469 แต่ถึงมีจำนวนน้อย ก็ประสบปัญหาการขาดทุนจนต้องเลิกกิจการ ซึ่งก็อาจเป็นไปได้ว่า ค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการยังไม่คุ้นเคยจึงไม่ยอมนั่ง ประกอบกับกรุงเทพฯ ยังมีขนาดเล็ก และมีรถรับจ้างอื่นๆ เช่น รถเจ๊กอยู่มาก และราคาถูก หลังจากเลิกกิจการไปแล้ว กรุงเทพฯก็ไม่มีรถแท็กซี่อีกเลย จนหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2490 มีผู้นำรถยนต์นั่งมาให้บริการในลักษณะรถแท็กซี่ ซึ่งได้รับความนิยมจนมีการจัดตั้งเป็นบริษัทเดินรถแท็กซี่ขึ้นมา ใน 3 - 4 ปี ต่อมา โดยคิดค่าโดยสาร กิโลเมตรละ 2 บาท สำหรับรถแท็กซี่ในเมืองไทย ในปัจจุบันเป็นรถปรับอากาศ ติดมิเตอร์ และมีวิทยุสื่อสาร

เมื่อปีพ.ศ.2470 มีจำนวนรถยนต์ในกรุงเทพฯไม่เกิน 1,000 คัน และมีถนนเพียงไม่กี่สายที่สามารถใช้สัญจรได้สะดวก โดยถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้นยังไม่เกิดขึ้น แม้ในจังหวัดธนบุรีก็ยังไม่มียังทางรถ และไม่มีรถ ถึงกระนั้นการกีดขวางทางและอุบัติเหตุการจราจรก็มีอยู่เฉลี่ยแล้วไม่น้อยกว่าในปัจจุบัน กฎหมายได้ให้อำนาจตำรวจปฏิบัติงานเพียงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2463 กับกฎกระทรวงประกอบกับบางมาตราในกฎหมายลักษณะอาญา.ศ. 121 นอกจากนี้ในขณะนั้นก็ไม่มีตำรวจจราจรโดยเฉพาะ อำนาจหน้าที่พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับดังกล่าวตกเป็นของนายทะเบียน และเจ้าหน้าที่กองทะเบียน ซึ่งสังกัดอยู่กับกองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ในกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย สำหรับการกีดขวางทางในเวลานั้น รถลากและรถม้าบรรทุกหน้าเลี้ยงวัวกับล้อเลื่อนลากเข็นด้วยแรงคนกีดขวางทางเป็นอย่างมาก เพราะเมื่อผู้ลากรถม้าไม่มีผู้โดยสารก็มักลากรถเดินเอื่อยๆไปจากถนนตกถึงหลักเมือง จากวังบูรพาถึงเชียงกงในถนนเจริญกรุง และถนนเยาวราชทำให้เกิดการกีดขวางทางจราจรอย่างมาก

ต่อมาพ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่างๆได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพระพุทธยอดฟ้า ได้สร้างเสร็จเปิดใช้แล้ว ทางสำหรับทางจราจรจึงเพิ่มขึ้นพร้อมจำนวนรถด้วย และในพ.ศ.2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง “กองจัดขบวนยาน” เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจ ออกตรวจตราและควบคุมจราจร โดยเฉพาะถนนเจริญกรุงและเยาวราชที่มีความยุ่งยากในการจราจรมากที่สุด เพราะเป็นแหล่งธุรกิจและมหรสพมากมายซึ่งเปิดทั้งกลางวันและกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่างๆที่วางไว้

ในปีพ.ศ.2474 กรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาแก้ไขดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย โดยมีพันตำรวจเอก ซี. บี. ฟอลเล็ตต์เป็นผู้ร่าง²⁶ เมื่อผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรก็ได้ใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อพ.ศ.2477 ประเทศไทยจึงมีกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อจัดระเบียบการจราจรของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าเกิดขึ้น โดยมีจุดมุ่งหมายให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนขึ้น ฉบับแรกเรียกว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 จากนั้นมาคำว่า “จราจร” ก็ได้เริ่มแพร่หลายไปออกไปสู่ประชาชน

ต่อมาเมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งพ.ศ.2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง กฎหมายเหล่านี้ได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายจราจรที่นับว่าครั้งใหญ่ที่สุดเกิดขึ้นในปีพ.ศ. 2522 เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง โดยจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน และพิธีศาลว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงสมควรที่จะปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่า 40 ปี ให้เหมาะสมกับสภาพจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน²⁷ และมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ด้วยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติ และเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้มา

²⁶ ศราวุฒิ พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร,” วารสารอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม 1 (พ.ศ. 2542) : 2.

²⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ (29 มกราคม 2522), หน้า 59.

ตั้งแต่พ.ศ.2473 นับเป็นเวลาเกือบ 50 ปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้ว 20 ครั้ง อย่างไรก็ตามยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราไม่เหมาะสมแก่กาลสมัยและเหตุการณ์บ้านเมืองสมควรแก้ไขให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ขึ้น

นอกจากนี้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ก็ได้มีการปรับปรุงและแก้ไขเพื่อความเหมาะสมในการบังคับใช้อยู่ตลอดเวลา จนถึงปัจจุบัน รวมการแก้ไขไปแล้วถึง 8 ฉบับ โดยมีเหตุผลในการแก้ไขของแต่ละครั้งดังนี้

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522²⁸

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 บางมาตราเช่น เรื่องการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ มีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529²⁹

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมหรือกิโลกรัมด้วยแต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรมสมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมสามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535³⁰

เหตุผลเนื่องจากผู้ที่ได้รับอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ และผู้ขับรถส่วนมากมักนิยมเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นอันมาก และโดยที่พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้วบทบัญญัติบางประการแห่ง

²⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96/ตอนที่ 211/ฉบับพิเศษ (19 ธันวาคม 2522), หน้า 1.

²⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 103/ตอนที่ 180/ฉบับพิเศษ (17 ตุลาคม 2529), หน้า 1.

³⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109/ตอนที่ 39 (6 เมษายน 2535), หน้า 44.

พระราชบัญญัติดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจรรยาบรรณ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2538³¹

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจรรยาบรรณมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่หน้าต่อนหน้าต่างเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2542³²

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่างๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่างๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

³¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112/ตอนที่ 42 ก (6 ตุลาคม 2538), หน้า 1.

³² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116/ตอนที่ 20 ก (25 มีนาคม 2542), หน้า 13.

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550³³

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจกล่าวอ้างแก้ตัวหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

-พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551³⁴

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

2.5 แนวความคิดและความสำคัญของการลงโทษในกฎหมายจราจร

2.5.1 แนวความคิดในการกำหนดความผิดจราจร (กฎหมายจราจรเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองสังคม)

ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจะถูกลงโทษในรูปแบบต่างๆ เช่น การปรับ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว การยึดรถ การตัดแต้มของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ การบังคับการมีเข้าร่วมโปรแกรมการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด การจำคุก การกักขัง หรือการบริการชุมชน โดยจุดมุ่งหมายของการลงโทษจะลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อปกป้องสังคมและมี

³³ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101 ก (29 ธันวาคม 2550), หน้า 1.

³⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 125/ตอนที่ 31ก (8 กุมภาพันธ์ 2551), หน้า 1.

อิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดและประชาชนทุกคน ซึ่งเป็นการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำผิดขึ้นในอนาคต

การศึกษาจำนวนมากแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายและการใช้บทลงโทษร่วมกันนั้นสามารถป้องกันการละเมิดกฎระเบียบของการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยทางท้องถนนเพิ่มมากขึ้น รูปแบบของการลงโทษชนิดที่พบมากที่สุดขณะนี้คือการปรับ แต่ตรวจพบว่า การปรับนั้นกลับมีผลต่อการลดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรน้อยมาก สิ่งสำคัญคือต้องคำนึงถึงเหตุผลของผู้คนสำหรับพฤติกรรมที่กระทำและขีดความสามารถในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเกี่ยวกับกฎจราจร ประเภทของวิธีการนี้ต้องกำหนดบทลงโทษและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่จะมีบทบาทสำคัญเพิ่มมากขึ้นในส่วนนี้

ในแง่ของการลงโทษที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่สามารถถือเป็นเครื่องมือสำหรับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ เพื่อกำหนดทิศทางของพฤติกรรมการขับขี่ที่พึงประสงค์ ด้วยการเชื่อมโยงการรับรู้ผลกระทบทางลบกับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ ปัจจุบันบทลงโทษสำหรับการละเมิดการจราจรส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าปรับที่มีอัตราสูง และรวมไปถึงการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถชั่วคราว การบังคับการมีเข้าร่วมโปรแกรมการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำผิด การจำคุก การกักขัง หรือการบริการชุมชน สำหรับความผิดที่อันตรายร้ายแรงต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดอัตราการบาดเจ็บสูง ในประเทศเนเธอร์แลนด์ตั้งแต่ปีค.ศ. 2002 ผู้ขับขี่มือใหม่เป็นต้นที่กำหนดโทษสำหรับการละเมิดกฎหมายจราจรอย่างรุนแรง และระบบบทลงโทษร้ายแรงสำหรับการกระทำผิดซ้ำในความผิดฐานเมาแล้วขับ และการขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ยังกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ขับขี่มานาน อย่างไรก็ตามระบบการลงโทษของกฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพในประเทศหนึ่งอาจไม่จำเป็นต้องมีประสิทธิภาพดีเหมือนกันกับประเทศอื่นก็ได้ ความแตกต่างในบริบททางกฎหมายและบรรทัดฐานทางวัฒนธรรมจะต้องนำมาพิจารณา แต่เมื่อนำบริบททางกฎหมายและบรรทัดฐานทางวัฒนธรรมของประเทศ นั้น ๆ มาพิจารณาประกอบแล้วก็จะเห็นได้ว่าเป็นไปในแนวทางเดียวกัน แต่ทั้งนี้นอกจากจะลงโทษเพียงอย่างเดียว พฤติกรรมการจราจรที่ดีก็สมควรให้รางวัลต่อผู้ขับขี่เหล่านั้นซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่จะมีผลต่อพฤติกรรมจราจรที่ดีต่อไปในภายภาคหน้า

2.5.2 ความสำคัญของการลงโทษในกฎหมายจราจร

การกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ใช้งาน และยังมี ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้งานและสภาพแวดล้อมในการขับขี่ การกำหนดโทษตามกฎหมายจราจร

มีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและทำให้การจราจรเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว วิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืนมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันข้อผิดพลาดที่ไม่ได้ ตั้งใจและการละเมิดโดยไม่ได้คาดหมายของผู้ใช้รถใช้ถนนรวมทั้งทำให้กฎหมายจราจรมีความ ชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย และนำมาปฏิบัติใช้ได้จริง และนำมาซึ่งการศึกษากการจราจรที่ดี (Wegman & Aarts, 2006) แนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายจราจรและลงโทษผู้กระทำผิดถือเป็น ขั้นตอนสุดท้ายที่จำเป็นในการป้องกันผู้ใช้รถใช้ถนนจากการละเมิดกฎหมายจราจรทั้งเจตนาและ ไม่เจตนา

ซึ่งการบังคับใช้บทลงโทษเหล่านี้สอดคล้องกับเป้าหมายของสังคมอย่างมาก ตัวอย่างเช่น

- กฎหมายจราจรได้ลงโทษผู้กระทำผิด (ผู้กระทำผิดต้องชดใช้ความผิดของตนตามบทลงโทษทางกฎหมายต่อสังคม)
- ปกป้องสังคมจากผู้กระทำผิด (คนที่อยู่ในคุกไม่สามารถกระทำผิด)
- มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดเพื่อป้องกันการมีให้กระทำผิดซ้ำ
- มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของประชาชนทุกคน(ผ่านทางผลเชิงบรรทัดฐานทั่วไปของกฎหมายและบทลงโทษ)

อย่างไรก็ตามพฤติกรรมที่ได้รับอิทธิพลจากบทลงโทษตามกฎหมายจราจรของทั้ง ผู้กระทำผิดและประชาชนทั่วไปถือเป็นผลกระทบเชิงบวกต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนใน ภาพรวม

2.5.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษในกฎหมายจราจร

ผลของการลงโทษสามารถตรวจสอบได้จากสองบริบททางทฤษฎีในวงกว้าง³⁵ แนวคิดแรกในการใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือมีรากฐานมาจากทฤษฎีการป้องปราม ซึ่งความ กลัวในการถูกลงโทษถือเป็นกลไกหลักเพื่อหลีกเลี่ยงพฤติกรรมไม่พึงประสงค์บางอย่าง ทฤษฎี การป้องปรามดั้งเดิม (The classic deterrence theory) ในศตวรรษที่ 18 นักปรัชญา Beccaria และ Bentham ได้สร้างทฤษฎีนี้ขึ้น นักจิตวิทยาได้ศึกษาผลกระทบของการลงโทษ บนพื้นฐานของทฤษฎีวางเงื่อนไขแบบผลของการกระทำ (Operant Conditioning theory)³⁶ ผู้ที่

³⁵ Pligt, J. van der, Koomen, W. & Harreveld, F. van., *Bestrafen, belonen en beïnvloeden. Een gedragswetenschappelijk perspectief op handhaving.*, Boom Juridische uitgevers, Den Haag., 2007.

³⁶ The Collaborative International Dictionary of English v.0.48 [gcide]

นำเสนอทฤษฎีนี้ คือ Skinner ทฤษฎีนี้จะกล่าวถึงการเรียนรู้ที่ได้มาจากการได้รับผลของการกระทำ เช่น หนูถูกจับไปทดลองให้วิ่งไปสำรวจที่ต่าง ๆ ในกรง เมื่อสำรวจเสร็จไปกดโดนคันโยก จะมีเศษเนยแข็งหล่นลงมา หนูจะเรียนรู้ที่จะกดคันโยกอีก นอกจากอาหารแล้วสิ่งที่ทำให้เกิดความพึงพอใจ ก็ถือว่าเป็นรางวัลที่ก่อให้เกิดการเรียนรู้ได้ เช่น คำชม, การขยันเรียนแล้วได้ผลการเรียนดี เป็นต้น³⁷

ตามทฤษฎีทั้งสองบทลงโทษจะมีผลต่อพฤติกรรมของมนุษย์และความเชื่อมั่น ยิ่งบทลงโทษรวดเร็วและรุนแรงยิ่งมีประสิทธิภาพต่อพฤติกรรมของมนุษย์มากขึ้นเท่านั้น

Normatively Oriented Theory³⁸ มีใจความว่ากฎหมายอาญา และการบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งที่เกี่ยวเนื่องกัน การที่กฎหมายอาญาและการบังคับใช้กฎหมายนั้นจะมีประสิทธิภาพได้ก็ต่อเมื่อ ประชาชนมีความคุ้นเคยกับปทัสฐาน และกฎระเบียบที่บังคับใช้ และมีความเชื่อมั่นในการปฏิบัติตามกฎหมายนั้นถือเป็นสิ่งสำคัญ³⁹ การลงโทษเป็นกลไกที่ทำให้ผู้คนเคารพกฎหมาย และบทลงโทษจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อบทลงโทษนั้นสอดคล้องกับปทัสฐาน ค่านิยมและจิตสำนึกในความยุติธรรมของประชาชนเหล่านั้นเอง หากเป็นไปตามแนวทางนี้จะไม่ได้รับการยอมรับทางสังคมที่จะเปลี่ยนการลงโทษอย่างเป็นทางการให้เป็นรูปแบบของการลงโทษทางจิตวิทยา เจ้าหน้าที่ตำรวจนอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบทางจราจร แต่ยังคงให้ความสำคัญอย่างใกล้ชิดในการเพิ่มการสนับสนุนต่อสังคมให้มีพฤติกรรมทางจราจรที่ถูกต้อง

การลงโทษในส่วนของวงจรในการบังคับใช้กฎหมาย คือ การลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นส่วนหนึ่งของวงจรของการบังคับใช้กฎหมายจราจร (รูปที่ 1) เราเรียกว่า 'วงจร' เพราะการเชื่อมโยงทั้งหมดจะเชื่อมต่อกันกับส่วนอื่น ๆ ในรูปแบบที่พึ่งพากัน ในจุดแรกคือรากฐานของการบังคับใช้กฎหมายจราจรคือการออกกฎหมายจราจร กฎหมายกำหนดกฎสำหรับการมีส่วนร่วมในการจราจรและกำหนดความเป็นไปได้สำหรับการสืบหาผู้กระทำผิด และการลงโทษต่อผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร การบังคับใช้จริงของกฎนำไปสู่ความกดดันต่อการบังคับใช้ หรือ

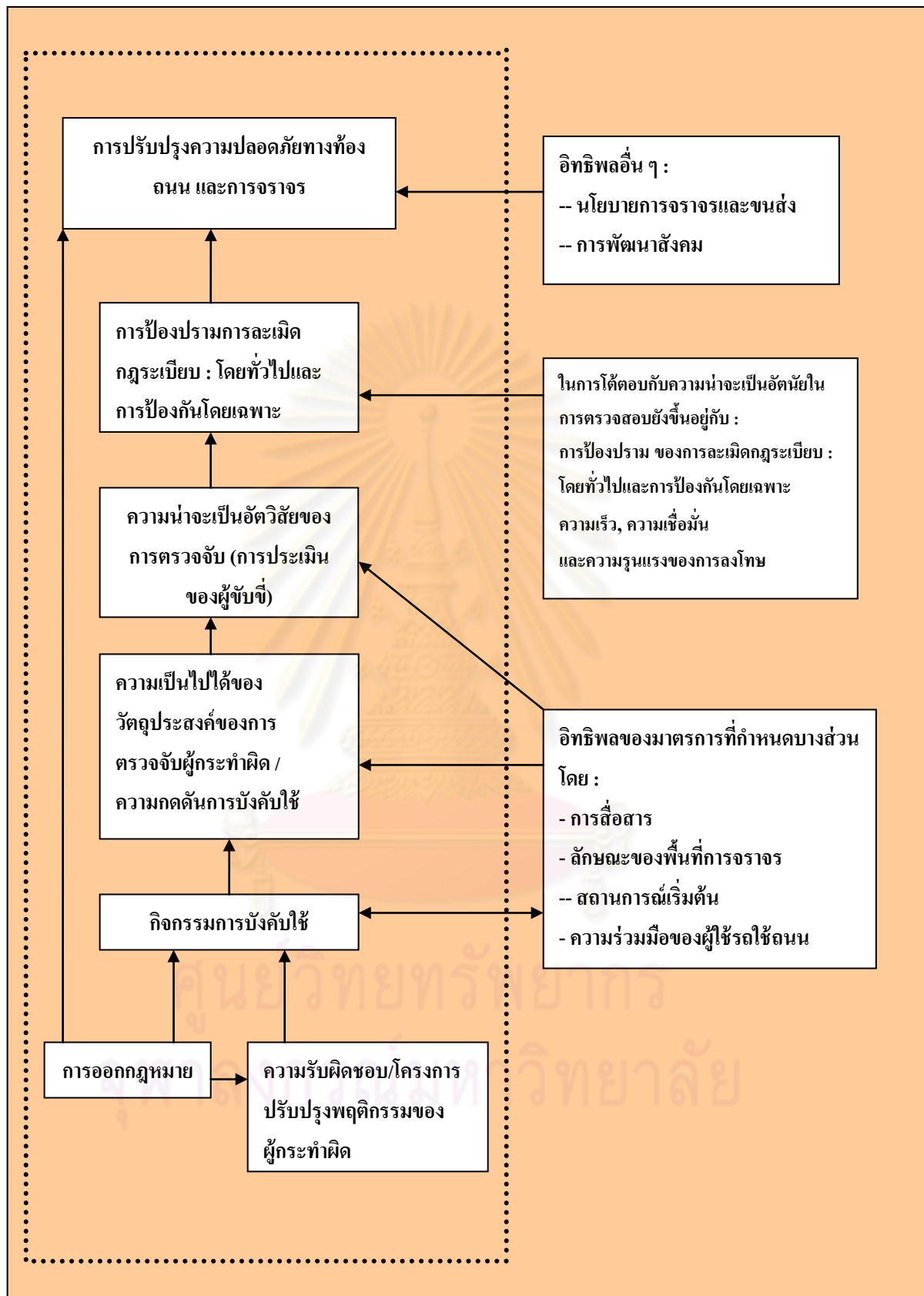
³⁷ ชวนันท์ ชาญศิลป์. "เอกสารประกอบการสอนนิสิต.พศ 251." ใน ทฤษฎีการเรียนรู้ (Learning Theory). (2551), หน้า 2.

³⁸ Joseph P. Gone, Peggy J. Miller, Julian Rappaport Conceptual Self as Normatively Oriented: The Suitability of Past Personal Narrative for the Study of Cultural Identity [Online] Available from: <http://cap.sagepub.com/content/5/4/371.short>

³⁹ Andenaes, J., *Punishment and Deterrence.*, University of Michigan Press, Ann Arbor. 1974.

วัตถุประสงค์ที่เป็นไปได้ของการตรวจหาและสืบหาผู้กระทำผิด ทำยที่สุดแล้วมันไม่ได้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์เพื่อสืบหาผู้กระทำผิดมาลงโทษเท่านั้น แต่ขึ้นอยู่กับอติวิสัยหรือตัวผู้กระทำผิดเองที่เป็นตัวกำหนดวัตถุประสงค์และความเป็นไปได้ โดยผู้ใช้รถใช้ถนนเองต่างหากที่เป็นผู้ประเมินโอกาสที่จะถูกจับจากกระทำผิดตามกฎหมายจราจรว่ามีมากน้อยเพียงใด การประเมินของผู้ใช้รถใช้ถนนว่าจะถูกจับเนื่องจากการกระทำผิดมีส่วนกำหนด โดยวัตถุประสงค์ความเป็นไปได้ทางกฎหมายในการสืบหาตัวผู้กระทำผิด และยังเกี่ยวเนื่องกับเนื้อหาของสื่อต่างๆ ข้อมูลสาธารณะ และเรื่องราวของบุคคลรอบข้างที่เกี่ยวข้องกับตัวผู้ตัวผู้ใช้รถใช้ถนนเอง เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะถูกจับได้แล้ว พวกเขาก็หลีกเลี่ยงการฝ่าฝืน โดยทั่วไปการบังคับใช้และการลงโทษจะใช้ร่วมกันเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพราะ ผู้ใช้รถใช้ถนนประเมินได้ว่าควรที่จะหลีกเลี่ยงผลเชิงลบจากบทลงโทษตามกฎหมาย อีกนัยหนึ่งคือผู้ใช้รถใช้ถนนจะทำการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพวกเขาโดยไม่จำเป็นต้องถูกลงโทษเพราะประเมินได้ว่าจะถูกลงโทษหากฝ่าฝืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตรวจสอบทางการจราจรที่ปรากฏให้เห็นบ่อยครั้งและชัดเจน และการดำเนินการตรวจสอบการจราจรแบบสุ่มตรวจผสมผสานกับการโฆษณาประกาศทางสาธารณะเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและบทลงโทษจะนำมาซึ่งการป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ในการโต้ตอบกับพฤติกรรมของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรควรจะมีควมรวดเร็ว ความน่าเชื่อถือและความรุนแรงของบทลงโทษที่กำหนดอย่างเหมาะสม และผู้ใช้รถใช้ถนนจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยหลีกเลี่ยงการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพื่อหลีกเลี่ยงบทลงโทษที่จะเกิดขึ้นกับตนจากการประเมินโดยตนเอง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.1 แผนภูมิของกลไกของการบังคับใช้กฎหมาย(ภายในกรอบเส้นประ) และอิทธิพลของตัวแปรภายนอก (นอกกรอบเส้นประ) แปลงโดย Goldenfeld (2005)

2.6 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.6.1 เจตนารมณ์

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2522 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้คือเนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและ เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

2.6.2 สาระสำคัญ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีจุดมุ่งหมายในการกำหนดขึ้นเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมถึงควบคุมส่งเสริมให้การจราจรมีความสะดวก รวดเร็ว นอกจากนี้ยังเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครอง และควบคุมสังคมด้วย กล่าวคือ คุ้มครองความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในขณะเดียวกันก็ยังคงควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ด้วย โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีการกำหนดนิยามเกี่ยวกับการจราจร การออกกฎ และคำสั่งอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติ อำนาจของเจ้าหน้าที่ รวมถึงกำหนดความผิดและข้อบังคับในการจราจร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. เหตุผลในการออกกฎหมาย

เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศ ใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็น ภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและ พิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่า ด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อ ความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้ขึ้น

2. สาระสำคัญของกฎหมาย

- 1) กำหนดความหมายของถ้อยคำที่เกี่ยวกับ “การจราจร”
- 2) กำหนดลักษณะของรถที่ใช้ในทาง
- 3) กำหนดลักษณะการใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ
- 4) กำหนดลักษณะของการบรรทุกของรถ
- 5) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร
- 6) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ในการใช้ทางเดินรถซึ่งได้แก่ การกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการ ในเรื่อง การขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ การหยุดรถและจอดรถ การใช้ทางเดินรถที่จัด เป็นช่องเดินรถประจำทางข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก และ วงเวียน รถฉุกเฉิน การลากรถหรือการจูงรถอุบัติเหตุ รถจักรยาน รถบรรทุกทุกคนโดยสาร รถแท็กซี่ คนเดินเท้า สัตว์และ สิ่ง ของในทางรถม้า เกวียนและเลื่อน เขตปลอดภัย และข้อกำหนดในการใช้ทางอื่น ๆ
- 7) กำหนดอำนาจของเจ้าหน้าที่จราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่
- 8) กำหนดบทกำหนดโทษ

3. การออกกฎ คำสั่งสำคัญ และการอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1. อำนาจของรัฐมนตรีในการออกพระราชกฤษฎีกาและกฎกระทรวง

เนื่องจากสิ่งที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้มีมากกฎหมายจึงให้อำนาจแก่รัฐมนตรีในการออกพระราชกฤษฎีกา และกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ รายละเอียด และ ขั้นตอนที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งได้แก่ในเรื่องดังต่อไปนี้

- 1) กำหนดสภาพของรถที่เสื่อมสภาพ หลักเกณฑ์ และวิธีการในการทดสอบสภาพของรถโดยกฎกระทรวง
- 2) กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการสำหรับรถที่บรรทุกวัตถุอันตรายให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกระทรวง
- 3) กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการ สำหรับรถโรงเรียน รถบรรทุก หรือรถบรรทุกทุกคนโดยสารจะใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของชนิดหรือประเภทใด ในลักษณะใดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่มีความจำเป็นที่จะ ต้องปฏิบัตินอกเหนือ ไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอ เจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือ เป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

4) กำหนดให้รถที่จำเป็นต้องจอดรออยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรอในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และ ต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

5) กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรอในทางเดินหรือไหล่ทางในเวลาที่ไม่มีแสงสว่างไม่เพียงพอต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ แลเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

6) กำหนดลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

7) กำหนดให้การเก็บค่าโดยสารลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือ บางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างไรให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

8) กำหนดให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใด เป็นการเฉพาะโดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

9) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ในขณะที่ขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา กำหนดลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ถ้าการออก พระราชกฤษฎีกาและกฎกระทรวงในเรื่องดังกล่าว ทำให้สิทธิ ของเราถูกระทบหรือทำให้ได้รับความเดือดร้อนเกิดความยากลำบาก หรือเป็นการสร้างความยุ่งยากกับการใช้สิทธิโดยปกติของเรา เราสามารถฟ้องศาลปกครองได้ทันทีโดยไม่ต้องใช้สิทธิ อุทธรณ์ก่อนแต่อย่างใด สำหรับระยะเวลาในการฟ้อง จะต้องฟ้องภายใน 90 วัน นับแต่รู้หรือควรรู้ถึงการมีพระราชกฤษฎีกา หรือกฎกระทรวงเหล่านี้ ออกมาบังคับใช้

2. อำนาจของอธิบดีกรมตำรวจในการออกกฎประกาศ

การกำหนดรายละเอียดในเรื่องเกี่ยวกับเครื่องหมาย สัญญาณจราจรและการใช้ทาง เป็นเรื่องของรายละเอียด ที่จะทำให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย กฎหมายอื่นให้อำนาจอธิบดีสามารถออกกฎหรือประกาศกำหนดในเรื่องเหล่านี้ได้ เช่น

1) กำหนดลักษณะเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ โดยให้อธิบดีมีอำนาจออก เป็นระเบียบ

2) กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องใช้สัญญาณโดยเฉพาะกับรถแต่ละประเภท ส่วนรถประเภทอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ใน กฎหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

- 3) อธิบดีมีอำนาจกำหนดเกี่ยวกับการอนุญาต และไม่อนุญาตในการใช้เสียงสัญญาณ และการใช้ไฟสัญญาณ รวมทั้งกำหนดเครื่องหมายแสดงถึงลักษณะของรถ
- 4) อธิบดีมีอำนาจกำหนดการใช้เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขต หรือท้องที่ใด
- 5) อธิบดีมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติสำหรับรถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ
- 6) ให้อธิบดีกำหนดสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร
- 7) กำหนดให้ช่องเดินรถเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางตามประเภทที่อธิบดีกำหนด ต้องขับขี่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขี่รถ ออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่หรือเมื่อต้อง ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่รถบรรทุก คนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถ ประจำทางให้เป็นไปตาม ที่อธิบดีกำหนด
- 8) กำหนดให้อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน และให้วิธี ลากรถหรือจูงรถและการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัย ในการลากรถหรือจูงรถให้กำหนดในกฎกระทรวง
- 9) กำหนดลักษณะเครื่องแต่งกายผู้ขับขี่รถแท็กซี่และเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศ
- 10) อธิบดีมีอำนาจกำหนดประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยถ้าการออกกฎหรือ ประกาศในเรื่องดังกล่าว ทำให้เราถูกกระทบสิทธิ หรือทำให้ได้รับความเดือดร้อนเกิดความยากลำบาก หรือเป็นการสร้างความยุ่งยากกับการใช้สิทธิ โดยปกติของเรา เราสามารถฟ้องศาลปกครองได้ทันทีโดยไม่ต้องใช้สิทธิอุทธรณ์ก่อนแต่อย่างใด สำหรับระยะเวลาในการฟ้อง จะต้องฟ้องภายใน 90 วัน นับแต่รู้หรือ ควรรู้ถึงการมี กฎหรือประกาศเหล่านี้ออกมาบังคับใช้

3. อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบ

กฎหมายได้กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการออกประกาศหรือข้อบังคับหรือระเบียบในเรื่อง ดังต่อไปนี้

1) ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (2) ห้ามหยุดหรือจอด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดใน

กฎกระทรวง

- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับ

รถจักรยาน

- (13) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (14) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
- (15) ชีตเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณ

จราจร หรือเครื่องหมายจราจร

(16) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานกำหนดไว้ได้

(17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

(18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

- (19) กำหนดการใช้โคมไฟ
- (20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

(21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทาง ไม่ใช่ยางถ้าการออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบในเรื่องดังกล่าว ทำให้สิทธิของเรา

ถูกกระทบหรือทำให้ได้รับความเดือดร้อนเกิดความยากลำบากหรือ เป็นการสร้างความยุ่งยากกับการใช้สิทธิโดยปกติของเรา เราสามารถฟ้องศาลปกครองได้ทันทีโดยไม่ต้องใช้สิทธิอุทธรณ์ ก่อนแต่อย่างใด สำหรับระยะเวลาในการฟ้อง จะต้องฟ้องภายใน 90 วัน นับแต่รู้หรือควรรู้ถึงการมีประกาศ ข้อบังคับหรือ ระเบียบเหล่านี้ออกมาบังคับใช้

4. อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการออกคำสั่งทางปกครอง

เจ้าพนักงานจราจรสามารถที่จะออกคำสั่งทางปกครองเพื่อให้การปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทั้งการออกคำสั่งด้วยวาจา เป็นหนังสือ หรือโดยลักษณะสัญญาณ การออกคำสั่ง เจ้าพนักงานจราจรสามารถออก คำสั่งทางปกครองในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ เช่น

1) กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือ ผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการ ตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนดไว้ ผู้เสียหายเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้น ปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ ตรวจสอบให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่ เพื่อดำเนินการ ตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาที่ จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็วและเมื่อผู้ขับขี่นั้นยอมรับการตรวจ สอบแล้วหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อย ตัวไปทันที การตรวจสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

2) กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอด อยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้หรือใช้เครื่องมือ บังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ การเคลื่อนย้ายรถหรือ ใช้เครื่องมือบังคับให้รถ ที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดชอบ ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เจ้าของรถหรือผู้ ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือ บังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษา ระหว่างที่อยู่ในความครอบครอง ของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งต้องกำหนด เงินที่ได้จาก เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระเป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการ ปฏิบัติการตามมาตรฐานที่ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้

ค่านวนค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้วเหลือเงินเท่าใด ให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

3) กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ในกรณีที่คุณั้น ขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม

4) เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจให้มีการเดินแถวหรือขบวนแห่งหรือขบวนใด ๆ

5) เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อนหรือปล่อยสัตว์ไปบนทางใด ๆ เมื่อพิจารณาเห็นว่ากีดขวางการจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทาง

6) เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจโดยออกเป็นหนังสือโดยออกเป็นหนังสือให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการ กีดขวางการจราจรในเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ ผู้ฝ่าฝืนหรือถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางถ้าไม่ยอมปฏิบัติตามเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจหรือถอน หรือเคลื่อนย้ายได้เอง

7) เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่อำนาจอนุญาตให้ผู้ขับขี่รถเข้าไปในเขตปลอดภัยในกรณีนี้ จำเป็น

8) เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจอนุญาตให้รถที่เข้าขบวนแห่งต่าง ๆ หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการ โฆษณาสินค้าหรือมหรสพที่แห่งหรือ โฆษณาสามารถขับไปตามทางได้

9) เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจอนุญาตเป็นหนังสือให้แข่งรถในทางได้

10) เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรตามพระราชบัญญัตินี้

11) เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบหรือ ในกรณีไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถ และในการออก ใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบเจ้าพนักงาน จราจรหรือพนักงาน เจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ เป็นการชั่วคราวก็ได้แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้

ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้วให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันทีที่การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

12) เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้นๆ ในกรณีเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหยาบความสามารถ ในอันที่จะขับ หรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนิน การทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบ เสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว หากผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นให้ปล่อยไปตัวทันที การทดสอบตามมาตรา นี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

13) เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไข รถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ให้ถูกต้อง

14) เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบ ในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 10 ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการ ชั่วคราว และให้เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

15) เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรองมีอำนาจออกใบตรวจรับรองเพื่อ ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ การตรวจรับรองรถให้เป็นไป ตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

การอุทธรณ์คำสั่ง

เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้กำหนดวิธีการและขั้นตอนในการอุทธรณ์ไว้ จึงต้องใช้หลักเกณฑ์ตามที่กำหนด ไว้ในพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539

ผลของการอุทธรณ์

เมื่อได้มีการอุทธรณ์ตามขั้นตอนและระยะเวลาแล้ว ถ้าผู้อุทธรณ์ไม่พอใจในผลการพิจารณาก็สามารถใช้สิทธิ ฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้ภายใน 90 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งผลการพิจารณาอุทธรณ์

2.7 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทย

การบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นเป็นเครื่องมือสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางจราจร หมายถึงการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่เพื่อมุ่งคุ้มครองสังคมจากความเสียหายและสูญเสียจากอุบัติเหตุทางจราจร จุดประสงค์ของบทลงโทษของกฎหมายจราจรนั้นจะเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้นผู้กระทำผิด⁴⁰ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคมขึ้นอยู่กับกรณีที่เกิดขึ้น โดยเมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่ทำให้สังคมเดือดร้อนก็จำเป็นต้องมีบทกำหนดโทษ เพื่อปกป้องสมาชิกในสังคมให้ได้รับความปลอดภัยมากที่สุด

2.7.1 ลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรนั้น เป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้บัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical law)⁴¹ การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดตามกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (true crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการจราจรขึ้นมาก็เพื่อให้เกิดความสะดวกละเอียดและปลอดภัยในการจราจร ดังนั้นความผิดตามกฎหมายจราจรที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการจราจรจึงมีลักษณะความผิดของการ

⁴⁰ อติศักดิ์ น้อยประเสริฐ, “ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม และอาจารย์คณะนิติศาสตร์ ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531), หน้า 2.

⁴¹ กฎหมายเทคนิค (Technical law) เป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติขึ้นเพื่อปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่อง เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค(Technical reason) คือมิได้เกิดจากศีลธรรมธรรมเนียมประเพณีโดยตรง แต่เป็นเหตุผลทางเทคนิคสำหรับเรื่องนั้นๆ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเช่น กฎหมายจราจรที่กำหนดให้ขับรถทางซ้ายของถนน เป็นต้น (ดู แสงบุญเฉลิมวิภาส, “ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา,” ใน รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์ (กรุงเทพมหานคร : พี.เค.พริ้นติ้งเฮาส์, 2531) หน้า 143-144

กระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิดซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ซึ่งเราเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำ ความผิดตามกฎหมายจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย โดยลักษณะความผิดดังกล่าวแบ่งออกเป็นความผิดที่เป็น ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

2.7.1.1 ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (regulatory offences)

ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ถูกจัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ(regulatory scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (little stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes)

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory legislation) คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำผิดกฎหมาย (unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็น การปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชนและลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory measure) โดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบริหารบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (enforcement of minimum standard of conduct and care) ดังนั้นแนวความคิดต่อกฎระเบียบของความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (reasonable care standard) และเรื่องดังกล่าวไม่สมควรจะได้รับการตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้โดยทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็น การทำผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมความผิดเหล่านี้มุ่งหมายที่

จะเพิ่มความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินชีวิตในสังคม เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น และเนื่องจากเป็นความผิดโดยธรรมชาติไม่ใช่อาญา จึงมีลักษณะการลงโทษที่ไม่รุนแรง ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย เนื่องจากความไม่ร้ายแรงของความผิดต่อกฎระเบียบจึงไม่ต้องบังคับด้วยโทษจำคุก และจากการที่มีผลเป็นความผิดเพียงเล็กน้อยนั้นทำให้การพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ จะมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและให้ความสะดวกต่อผู้กระทำผิดเหล่านั้น โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีการพิจารณาความอาญาทั่วไป ซึ่งแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ เนื่องจากสังคมไม่ได้พิจารณาผู้กระทำผิดเหล่านั้นเป็นอาชญากร จึงไม่สมควรเข้าไปสู่กระบวนการทางอาญา ที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมต่ำลงเพราะมีมลทินหรือตราบาป

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ได้มีการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบขึ้นมาหลายมาตราเพื่อความเป็นระเบียบและความสะดวกในการจราจร เช่น

1. กรณีที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบรถยนต์ - มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจักรยาน ใช้ในทางเดินรถ

2. กรณีที่บัญญัติขึ้นเพื่อความเป็นระเบียบของผู้ที่ขับขี่รถยนต์ โดยทั่วไป - มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึ้งหรือมีสิ่งลากฎไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

ลักษณะความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าไม่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรือความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใด เป็นเพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้รถใช้ถนนเท่านั้น

2.7.1.2 ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

ความผิดตามกฎหมายจราจรนั้นได้บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการจราจรเป็นสำคัญ ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง⁴² ดังนั้นความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมีความสมควรลงโทษอยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติ

⁴² คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534),

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายระดับรองเช่นกฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้เพราะว่าในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบันทำให้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการอยู่ร่วมกันในสังคม แม้ว่าจะเป็ผลให้ต้องจำกัดสิทธิเสรีภาพไปบางส่วนก็ตาม ความผิดทางอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวคิดที่ว่า การกระทำผิดอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไป ต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลอันตรายใดๆในองค์ประกอบของความผิดแต่อย่างใด ดังนั้นการวินิจฉัยความผิดทางอาญาในกรณีดังกล่าวจึงพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบของความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่นการขับรถในขณะที่เมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือเป็นความผิดตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 หรือการขับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงก็ถือเป็นความผิดฐานขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ตามมาตรา 22 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวได้ว่าถือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดผลของความเสียหาย แต่บัญญัติขึ้นมาเพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่สังคม

ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้ก็ต้องรับผิดแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความผิดอาญาเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย ที่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอย่างแท้จริง เช่น นาย ก ได้ขับรถไปทางเดินรถที่มีรถไฟผ่าน เมื่อปรากฏที่มีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟแล่นผ่านเข้ามาใกล้จนอาจเกิดอันตรายได้ นาย ก ไม่ลดความเร็วลง และไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร ตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม ก็มีความผิดเพราะการกระทำดังกล่าวถือเป็นกรกระทำที่ก่ออันตราย โดยผลการกระทำดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นได้ ถ้าเกิดผลของอันตรายจากการชนกันเกิดขึ้นในขณะที่รถไฟกำลังแล่นมา ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย เช่น

1. มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้
 - (1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
 - (2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
 - (3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
 - (4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

2. มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

3. มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดี สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ซึ่งความผิดเหล่านี้เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจร ซึ่งคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองคือความปลอดภัยในการจราจร

2.7.1.3 ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ถือเป็นความผิดตามกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง เพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ฉะนั้น มาตรา 59 วรรคแรก* แห่งประมวลกฎหมายอาญาจึงจำเป็นต้องนำมาพิจารณาในความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ด้วย การกระทำผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำผิดต้องมีความรับผิดในหลักอาญาโดยทั่วไปต้องเป็นการกระทำผิดโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับ

* มาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำ โดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้อง รับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดย แจ่มชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

ผิด แม้ได้กระทำโดยประมาท หรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างแน่ชัดให้รับผิดกรณีที่กระทำผิดโดยไม่เจตนา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบทั้งจากการกระทำโดยเจตนา และบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำนั้นได้กระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ความผิดเหล่านั้นที่เป็นความผิดที่กระทำโดยประมาท ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” นอกจากนั้นความผิดในการกระทำโดยประมาทโดยทั่วไป บุคคลจะต้องรับผิดชอบจากการกระทำโดยประมาทของตนก็ต่อเมื่อมีผลของการกระทำโดยประมาทนั้นเกิดขึ้นแล้ว แต่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ผู้กระทำจักต้องรับผิดชอบแม้ผลของการกระทำโดยประมาทยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม เพียงแต่ผลของการกระทำโดยประมาทนั้น อาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน ก็เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แล้ว

บางกรณีหลักความรับผิดชอบของการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ไม่ได้มีเพียงการกระทำโดยเจตนาแต่เพียงอย่างเดียว อาจมีการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือโดยประมาท หรือกระทำด้วยความคึกคะนองแฝงอยู่ด้วย เนื่องจากผลของการกระทำโดยเจตนา และความประมาทอาจเกิดขึ้นพร้อมๆกันก็ได้ เช่นการขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมสังเกตเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ว่าผู้ขับขี่นั้นไม่มีเจตนาที่จะให้เกิดผลนั้นก็ตาม หรือการขับขี่รถในขณะเมาสุราซึ่งผู้กระทำความผิดจะรู้ในขณะก่อนจะเมาสุรานั้นว่าผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้น จากการขับขี่ของตน แต่ก็ยังดื่มสุราแล้วขับขี่รถยนต์ กรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับขี่ประมาทโดยจงใจ (recklessness)* ดังนั้น

* ทางกฎหมายคอมมอนลอว์แยกความประมาทออกเป็น 2 อย่าง คือ

1. RECKLESSNESS ความประมาทโดยรู้ตัว เพราะผู้กระทำรู้ถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าถ้าทำอย่างนี้แล้วผลที่จะเป็นอันตรายนั้น อาจเกิดขึ้นได้ แต่ตัวผู้กระทำเองคิดว่าน่าจะไม่มีเกิด ฉะนั้นจึงตัดสินใจทำ คือ สมครใจเสี่ยงภัย
2. NEGLIGENCE คือความสะเพร่า ความเลินเล่อความไม่ระมัดระวัง ผลจากตรงนั้นทำให้เกิดความเสียหาย เกิดอันตรายซึ่งเขาต้องการ

การที่จะวัดสองอย่างนี้ว่าผู้กระทำตระหนักถึงภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นหรือไม่ที่จะเป็น RECKLESSNESS ต้องวัดจากตัวผู้กระทำว่ารู้ตัวหรือไม่ รู้ถึงภัยนั้นหรือไม่ แต่ถ้าเป็น NEGLIGENCE เอาการะวิสัยมาวัดดู ของไทยไม่ได้แยกคือประมาทก็คือประมาทตาม ม.59 วรรคสี่ การกระทำโดยประมาทได้แก่การกระทำโดยมิใช่เจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ปัญหาว่าการใช้ความระมัดระวังที่จะมาวัดว่าประมาทหรือไม่ประมาทนั้นใช้ความระมัดระวังเพียงพอหรือไม่เขาก็ไม่วัดจากตัวผู้กระทำ แต่วัดเอาจากบุคคลสมมติว่าบุคคลที่มีภาวะวิสัยเช่นเดียวกับผู้กระทำในพฤติการณ์อย่างเดียวกันนี้จะใช้ความระมัดระวังแค่ไหนเพียงใด แล้วผู้กระทำนั้นใช้ความระมัดระวังได้ระดับเดียวกันหรือไม่ แม้ว่าการใช้ความระมัดระวังระดับบุคคลภายนอกทั่วไปนั้นอาจจะเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายแต่บุคคลโดยทั่วไปก็กระทำเช่นนั้น ถ้าจะวัดเรื่องของประมาท

หากการขับชี่รตนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับชี่รตนอกจากจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 67 หรือมาตรา 43(2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังต้องมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 อีกด้วย อย่างไรก็ตามมิใช่ว่าการขับชี่รตเป็นการกระทำโดยประมาทไปทุกกรณี แม้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ก็ตาม กล่าวคือกฎหมายให้ทุกคนเสี่ยงภัยได้ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด เช่นนาย ก ขับชี่รตด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท นาย ข ได้วิ่งตัดหน้ารถอย่างกะชั้นชิดเป็นเหตุให้นาย ข ถึงแก่ความตาย กรณีเช่นนี้จะถือว่านาย ก กระทำโดยประมาทไม่ได้ เพราะแม้ว่าการใช้รถใช้ถนนนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชนได้ แต่ที่กฎหมายอนุญาตให้กระทำได้ก็เนื่องจากกฎหมายถือว่าการใช้รถใช้ถนนดังกล่าวเป็น “สิ่งที่สังคมยอมรับ”⁴³ จะต้องอยู่ในขอบของกฎเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดนั่นก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง หากผู้กระทำได้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวย่อมต้องรับผิดชอบ และหากกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังของตน ก็เป็นการกระทำโดยประมาท ผู้ขับชี่รตนั้นก็ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 291 ในความผิดเรื่องประมาทตามประมวลกฎหมายอาญานั้นด้วย

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หรือไม่ก็เท่ากับผู้กระทำไม่ประมาท แต่ถ้าถามว่าผิดกฎหมายหรือไม่ก็ผิดกฎหมาย เช่น การใช้ความเร็วในการขับชี่รตกฎหมายไม่ได้มีข้อยกเว้นว่าถ้าเป็นเวลาหลังเที่ยงคืนแล้วจะเร่งความเร็วเท่าไรก็ได้ แต่กฎหมายมีเพียงว่าให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ถ้าใครใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็เป็นการกระทำที่ผิดต่อ พ.ร.บ.จราจรทางบก การขับชี่รตเร็วไม่ใช่ว่าจะประมาทแต่ต้องดูภาวะ วัสดุและพฤติกรรม - รศ.สุธี รัตนวราห, คำบรรยาย วิชา กฎหมายอาญาชั้นสูง (10-11 กรกฎาคม 2553)

⁴³ คณิต ฒ นคร, “การเสี่ยงที่กฎหมายอนุญาต,” วารสารอัยการ 4 (พฤษภาคม 2524) : 62. ได้อธิบาย “การกระทำที่สังคมยอมรับ” คือการกระทำใดๆที่อยู่ในขอบเขตของระเบียบของการอยู่ร่วมกันที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป ที่มีประวัติความเป็นมาจนกลายเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกัน

บทที่ 3

การบังคับโทษกักขังกับความผิดเกี่ยวกับการจราจรในกฎหมายต่างประเทศ

ในบทนี้ ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงรูปแบบและการบังคับโทษกักขังตามกฎหมายต่างประเทศ สืบเนื่องจากได้มีแนวคิดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรด้วยการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพราะโทษกักขังถือเป็นโทษทางอาญาที่มีลักษณะเป็นการตอบแทนความผิดขณะเดียวกันก็เป็นการข่มขู่ยับยั้งและสามารถนำมาตรรกการแก้ไขฟื้นฟูเข้ามาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ อีกทั้งยังเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำผิดซ้ำอีกเมื่อพ้นโทษ โดยจะได้ศึกษาถึงการบังคับโทษกักขังกับความผิดเกี่ยวกับการจราจรในประเทศ สหรัฐอเมริกาและประเทศฝรั่งเศส ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์แนวทางในการกำหนดขอบเขตสภาพบังคับที่เหมาะสมและในการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ต่อไป

3.1 มาตรการและรูปแบบของโทษกักขังในต่างประเทศ

โทษกักขังในต่างประเทศมีการใช้กันอย่างแพร่หลายซึ่งโทษกักขังนั้นถือเป็นโทษระดับกลาง (Intermediate Punishment)¹ เป็นวิธีการที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องอยู่ภายใต้การสอดส่องดูแลของเจ้าหน้าที่โดยจะถูกควบคุมความประพฤติและมีเงื่อนไขพิเศษที่เข้มงวดหลายประการ เช่น การรายงานตัวที่ค่อนข้างถี่ การเข้าศูนย์พักพิงหรือศูนย์ควบคุมผู้ถูกคุมความประพฤติ การฝึกอบรบแบบทหาร การกักขังไว้ที่บ้านของตนเองโดยมีอุปกรณ์ควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ และอื่นๆ ขณะเดียวกันผู้กระทำความผิดก็ยังคงต้องรับผิดชอบในค่าปรับ ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหาย (โดยการผ่อนชำระ) และทำงานบริการสังคม ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นการควบคุมดูแลอย่างเคร่งครัดเข้มงวดกว่าการคุมประพฤติที่เรารู้จักกัน แต่กระนั้น ค่าใช้จ่ายก็ยังประหยัดกว่าเรือนจำมาก² ดังนั้น อาจกล่าวในภาพรวมได้ว่า Intermediate Punishment แปลว่ามาตรการลงโทษระดับกลาง หรือเรียกสั้นๆว่าการลงโทษ

¹ Norval Morris and Michael Tonry. Between prison and Probation : Intermediate Punishments in a Rational Sentencing System. (1991), P.3.

² Division of Community Corrections, Cumberland County, 2007, p.1

ระดับกลาง ซึ่งเป็นวิธีการสำหรับผู้กระทำผิด ที่ใช้กระบวนการสอดส่องดูแลหนักกว่าการคุมประพฤติแบบปกติ แต่ยังไม่ถึงขั้นจำคุกเต็มรูปแบบ ศาลจะสั่งใช้วิธีการนี้หากเห็นว่าการคุมประพฤติแบบเดิมเบาเกินไป แต่การจำคุกก็ยังไม่จำเป็นหรืออาจรุนแรงเกินไป³

ในเอกสาร Survey of Intermediate Sanctions ของกระทรวงยุติธรรมสหรัฐอเมริกาได้ให้คำจำกัดความ “การลงโทษระดับกลาง” หมายถึง ทางเลือกในการลงโทษที่พิจารณาถึงลำดับความต่อเนื่องที่อยู่ระหว่างการคุมความประพฤติแบบเดิมกับการจำคุกที่ใช้กันอยู่เป็นปกติ⁴

เนื่องจากความรุนแรงของโทษกักขังมีระดับความรุนแรงอยู่ระหว่างโทษจำคุก และการคุมประพฤติ โทษระดับกลางในต่างประเทศนั้นก็มีหลากหลาย อาทิ เช่น การคุมประพฤติแบบเข้ม การทำงานบริการสังคม การใช้ค่ายทหาร การกักขังในบ้านโดยการใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์เลี้ยงโทษจำคุก บ้านกึ่งวิถี เป็นต้น ซึ่งในรูปแบบของโทษระดับกลางเหล่านี้ โทษกักขังถูกนำมาประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลายมากที่สุดโดยในต่างประเทศโทษกักขังนั้นมักจะใช้ควบคู่กับมาตรการแก้ไขและฟื้นฟูผู้กระทำผิด ทำให้โทษกักขังได้รับความนิยมอย่างมาก โดยการนำโทษกักขังมาผสมผสานกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดส่งผลให้ผู้กระทำผิดสามารถถูกแก้ไขและกลับเข้าสู่สังคมได้ง่ายยิ่งขึ้นเพราะการกักขังมีช่วงเวลาของการควบคุมตัว ทำให้การแก้ไขสามารถกระทำได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปัจจุบันโทษกักขังนั้นมีรูปแบบที่หลากหลายแต่ที่ต่างประเทศนิยมใช้กันมากมีดังต่อไปนี้

1. การกักขังในบ้านโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (house arrest)⁵

การกักขังในบ้านเป็นโทษทางเลือกอื่นนอกจากโทษจำคุก ถือเป็นโทษระดับกลางรูปแบบหนึ่ง โดยการกักขังในบ้านนั้นเป็นที่ยอมรับว่าลดค่าใช้จ่ายในกระบวนการยุติธรรม และผลกระทบจากการจำคุกขณะเดียวกันก็เป็นการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้มีโอกาสกลับตัวเป็นคนดีได้ง่ายกว่าโทษจำคุก การกักขังในบ้านนั้นจะมีวิธีการกำหนดเวลาที่แน่นอนว่าให้กักขังในที่อยู่อาศัยเป็นเวลากี่ชั่วโมง ต่อวัน เป็นผลทำให้ผู้กระทำผิดสามารถดำเนินชีวิตในส่วนของการทำงานอาชีพได้อย่างปกติ เพราะผู้กระทำผิดจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการดำเนินการกักขังในบ้าน และต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายด้วย

การกักขังในบ้านนั้นจะใช้กับผู้กระทำผิดที่ไม่รุนแรง แทนวิธีการจำคุก โดยนำมาใช้กับกระบวนการยุติธรรมทางอาญาภายหลังจากมีคำพิพากษาแล้ว แต่ในบางครั้งถูกนำมาใช้ในขั้นก่อน

³ ศักดิ์ชัย เลิศพานิชพันธุ์, 2546, น.2-3

⁴ The U.S. Department of Justice, 1990:3

⁵ Mary Bosworth. Encyclopedia of prisons and correctional facilities (Vol.I). (2005). P.434-437.

การพิจารณาเพื่อปล่อยผู้กระทำผิดชั่วคราวในกรณีผู้กระทำผิดอาจเป็นอันตรายต่อชุมชน การกักขังในบ้านในประเทศสหรัฐอเมริกาถูกใช้เป็นทางเลือกในการเลี้ยงโทษจำคุก โดยการบังคับโทษนั้นผู้กระทำผิดที่ถูกกักขังในบ้านจะออกจากบริเวณที่อยู่อาศัยได้ไม่เกินร้อยฟุต ซึ่งบางครั้งจะต้องอยู่ภายในบ้านตลอด 24 ชั่วโมง และในบางกรณีจะออกนอกบ้านได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตให้ออกได้ภายในเวลาที่กำหนด การห้ามออกนอกบ้านจะถูกกำหนดเป็นรายการเงื่อนไขไปโดยเจ้าพนักงานกระบวนการยุติธรรมทางอาญาตามเป้าหมายของการคุมประพฤติ ผู้กระทำผิดสามารถออกไปทำภารกิจที่จำเป็นและไปตามโปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟู ตามที่อนุญาตเท่านั้น การควบคุมการกักขังในบ้านนั้นจะถูกควบคุมโดยเจ้าพนักงานคุมประพฤติหรือเจ้าพนักงานพักการลงโทษ ซึ่งอาจจะมีการใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวมาใช้ควบคุมด้วยก็ได้ โดยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวนั้นอาจทำเป็นนาฬิกา กำไรข้อมือ หรือ ข้อเท้าที่เรียกว่า Anklet และอุปกรณ์เหล่านี้จะสามารถตรวจพิสูจน์โดยการบันทึกเสียงไว้ หรือ มีกล้องโทรทัศน์ที่เชื่อมโยงกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ทำให้เจ้าพนักงานยุติธรรมทางอาญาสามารถตรวจสอบการบังคับโทษกักขังของผู้กระทำผิดได้โดยไม่ต้องเดินทางมาพบผู้กระทำผิด ณ ที่พักอาศัยปัจจุบันมีอุปกรณ์ที่สามารถตามรอยตำแหน่งของผู้กระทำผิดโดยอาศัยดาวเทียมส่งสัญญาณบอกตำแหน่ง สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการติดตามตัวนั้น ผู้กระทำผิดจะเป็นผู้รับผิดชอบ

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนการห้ามออกนอกบ้านนั้น เจ้าพนักงานคุมประพฤติหรือพนักงานพักการลงโทษก็จะกำหนดการฝ่าฝืนโดยขยายระยะเวลาการลงโทษออกไป หรือมีความผิดขึ้นใหม่เป็นความผิดฐานหลบหนีการคุมขัง การฝ่าฝืนอาจเกิดเนื่องจากการออกจากที่อยู่อาศัย กลับมาล่าช้า หรือออกไปก่อนเวลา การทำลายอุปกรณ์ซึ่งมาตรการลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนจะอยู่ในดุลยพินิจของเจ้าพนักงานยุติธรรมทางอาญา และ ศาล

2. การกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring)⁶ เป็นการกักขังภายในบ้านรูปแบบหนึ่งเป็นการควบคุมผู้กระทำผิดโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์เป็นวิธีการในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดโดยไม่ใช้เรือนจำด้วยการควบคุมหรือจำกัดบริเวณผู้กระทำผิดในคดีความผิดเล็กน้อยหรือคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรงไว้ในสถานที่หนึ่งที่ใดที่มีโซ่เรือนจำและสามารถใช้ชีวิตได้อย่างปกติสุขภายในบริเวณที่ถูกจำกัด โดยมีเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์เป็นอุปกรณ์ในการควบคุมและ

⁶ อรรถนพ สุจริตจันทร์, “ศึกษาศึกษาของบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการนำวิธีการควบคุมผู้กระทำ ความผิดโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533), หน้า 27.

ตรวจสอบ ผู้กระทำความผิดจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนด ซึ่งศาลจะใช้ดุลยพินิจพิจารณากำหนดเงื่อนไขตามความเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายกรณี หากผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดจะต้องเข้ารับโทษในเรือนจำซึ่งเป็นรูปแบบการกักขังในบ้านที่มีอุปกรณ์ใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์มาช่วยควบคุมดูแลผู้กระทำความผิด

3. การใช้ค่ายทหาร (Boot Camp)

รูปแบบของ Boot Camp สำหรับผู้ใหญ่ที่กระทำความผิด หรือสำหรับเด็กและเยาวชน โดยกำหนดให้ผู้กระทำความผิดอยู่ในสถานที่คุมขังและถูกฝึกวินัยในลักษณะของทหาร ในช่วงเวลาหนึ่งประมาณ 90-130 วัน การมีระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัดและการปรับสภาพทางกายภาพให้มีร่างกายที่แข็งแรงขณะที่อยู่ในโปรแกรม พวกเขาจะต้องถูกสวมเครื่องแบบทหารและเพื่อตึงดูความสนใจในกิจกรรมที่ทำให้สุขภาพแข็งแรงมีการฝึกทางด้านร่างกายอย่างหนักทั้งยังมีโปรแกรมการศึกษา การฝึกอาชีพเฉพาะทาง โปรแกรมบำบัดรักษาผู้ติดยาเสพติด และการฝึกเกี่ยวกับทหาร หลังจากนั้นจะถูกปล่อยตัวออกมาโดยมีการคุมประพฤติ

โดยทั่วไปแล้ว Boot Camp จะคัดเลือกผู้กระทำความผิดที่จะเข้ารับการใช้โปรแกรม ซึ่งจะพิจารณาจากคุณสมบัติที่กำหนดไว้เป็นเกณฑ์ เด็กและเยาวชนจะต้องได้รับการประเมินผลทางด้านจิตวิทยา การตรวจของแพทย์ และการประเมินผลทางกายภาพ

โปรแกรม Boot Camp เป็นที่คาดหวังว่าจะช่วยลดจำนวนผู้ต้องขังในเรือนจำ ลดค่าใช้จ่ายลง โดยมีเจตนาที่จะลดการกระทำผิดซ้ำและพฤติกรรมต่อต้านสังคมอีกด้วย และประการสุดท้าย เป็นเรื่องปกติที่เชื่อว่า Boot Camp จะสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลจากการกระทำความผิดในอนาคต ขณะเดียวกันยังช่วยแก้ไขฟื้นฟูพวกเขากลับคืนสู่สังคมด้วยการกำหนดให้อยู่ในระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัด แต่ในประเทศไทยมีปัญหาในส่วนศักยภาพของค่ายทหารในประเทศไทย มีมาตรฐานถึงขั้นที่สามารถแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้มากน้อยเพียงใด

4. ศูนย์แก้ไขในชุมชน (Community Correction Centers)

ศูนย์แก้ไขในชุมชน (Community Correction Centers) เป็นการควบคุมผู้กระทำความผิดเท่าที่จำเป็น เพื่อพยายามแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิดให้กลับตนเป็นคนดี คอยสอดส่องดูแลอย่างใกล้ชิดหาสาเหตุของปัญหาต่างๆ ที่ผู้กระทำความผิดได้รับ ให้คำแนะนำหรือวางเงื่อนไขให้ปฏิบัติตาม ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ ที่จำเป็น หรือจัดให้มีมาตรการเสริมต่างๆ เพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด เช่น

จัดให้มีกิจกรรมในบางโอกาสให้ผู้กระทำผิดเข้าไปมีส่วนร่วม เป็นต้น⁷ รูปแบบของการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดเช่นนี้ปรากฏแพร่หลายอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกา

สถานที่จัดตั้งเป็นศูนย์แก้ไขในชุมชนมักมีลักษณะและรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อรองรับความจำเป็นในด้านต่างๆ สำหรับการควบคุมดูแลการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด โดยไม่สามารถที่จะกำหนดโครงสร้างหรือรูปแบบลักษณะ ตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ ภายในศูนย์แก้ไขชุมชนที่แน่นอนลงไปให้มีลักษณะเป็นต้นแบบได้ ผู้กระทำผิดที่ต้องเข้ามาอยู่ในศูนย์นี้อาจจะอยู่แบบบางเวลา (Part Time) เช่น ไปทำงานหรือออกไปเรียนหนังสือตอนเช้า แล้วตอนเย็นกลับเข้ามาอยู่ที่ศูนย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด ส่วนวันหยุดสุดสัปดาห์ก็ได้รับอนุญาตให้ออกไปอยู่กับครอบครัวได้ หรือต้องอยู่ในศูนย์แก้ไขชุมชนแบบตลอดเวลา (Full Time) เพื่อเข้ารับการบำบัดสาเหตุของการกระทำผิด หรือความผิดปกตินั้นๆ ทั้งทางร่างกายและจิตใจอันเป็นสาเหตุของการกระทำผิด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่จะถูกกำหนดโดยผู้พิพากษา สภาพแวดล้อมในศูนย์ควบคุมจะต้องมีทั้งความปลอดภัยและบรรยากาศที่เหมาะสมในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ในขณะเดียวกัน ก็มุ่งให้ความปลอดภัยแก่สังคมและทำให้ผู้กระทำผิดสามารถกลับเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสังคมไปพร้อมๆ กัน

“ศูนย์ควบคุมในชุมชน” หรือ “บ้านกึ่งวิถีเข้า” ถูกใช้สำหรับผู้กระทำผิดที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือด้านที่พักอาศัย หรือมีความจำเป็นต้องควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดยิ่งกว่าการใช้มาตรการคุมประพฤติปกติ ซึ่งควรจะมีบทบาทในการควบคุมดูแลผู้กระทำผิดในช่วงก่อนที่จะถูกจำกัดในเรือนจำ ให้สามารถแก้ไขกลับตัว ปรับทัศนคติและความคิดของการเป็นพลเมืองที่ดีในสังคม อันจะช่วยให้ผู้กระทำผิดได้รับการควบคุมดูแลในบ้านกึ่งวิถีก่อนที่จะถูกจำคุกมีความพร้อมที่จะกลับเข้าสู่สังคมได้ แทนที่จะต้องไปเจอสภาพแวดล้อมที่เลวร้ายในเรือนจำเสียก่อน ซึ่งส่งผลเสียกระทบต่อผู้กระทำผิดและสังคมในระยะยาวหลายประการ ส่วนผู้กระทำผิดที่มีพฤติกรรมอันตรายต่อสังคมหรือกระทำความผิดที่ส่งผลเสียหายต่อสังคมอย่างร้ายแรง ควรที่จะส่งเข้าไปจำคุกไว้ในเรือนจำ

3.2 การนำโทษกักขังมาใช้บังคับกับความผิดเกี่ยวกับการจราจรในกฎหมายต่างประเทศ

3.2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

การบังคับใช้โทษของประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้กฎหมายสหรัฐ คือ US Code Title 18 ในส่วนของ Sentence โดยหลักทั่วไปในการบังคับใช้ตาม US Code นั้น จะใช้บังคับกับ

⁷ บุญยฤทธิ์ ตั้งสุวรรณ, “ศูนย์ควบคุม : มาตรการทางเลือกในกระบวนการยุติธรรม”. (วิทยานพณ์ ปริณูณามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544).

ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายสหรัฐ เว้นแต่การกระทำความผิดที่อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยกระบวนการยุติธรรมทหาร (Uniform Code of Military Justice) และกรณีการกระทำของรัฐสภาที่ใช้บังคับเฉพาะแต่ใน District of Columbia ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ

ตาม US Code Title 18 ในส่วนของ Sentence ดังกล่าว ได้แยกการกำหนดโทษออกเป็นโทษที่กำหนดไว้สำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคล (18 U.S.C. 3551(b)) และโทษที่กำหนดไว้สำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นองค์การ (18 U.S.C. 3551 (c)) ดังนี้

(1) โทษที่กำหนดไว้สำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคล ศาลสามารถกำหนดโทษได้ดังนี้

- ก. คุมประพฤติ
- ข. ปรับ
- ค. จำคุก

(2) โทษที่กำหนดไว้สำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นองค์การ ศาลสามารถกำหนดโทษได้เพียงกรณีดังนี้

- ก. คุมประพฤติ
- ข. ปรับ

แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นระบบกฎหมายแบบจารีตประเพณี(Common law) ที่ได้รับมาจากประเทศอังกฤษ จะให้อำนาจแก่มลรัฐในการตรากฎหมายภายใน ซึ่งเรียกว่า รัฐบัญญัติ กล่าวคือ แต่ละรัฐจะมีอิสระในการบัญญัติกฎหมายอาญาของตนเอง โดยรัฐบาลกลาง (Federal Government) จะไม่แทรกแซงในเรื่องของการกำหนดว่าการกระทำใดจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ อย่างไร และมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีพิจารณาความอย่างไร แต่ต่อมาเพื่อให้กฎหมายของแต่ละมลรัฐ ไม่มีความแตกต่างกันมาก รัฐบาลจึงออกออกกฎหมายในลักษณะ Model Law มาใช้บังคับเป็นแบบอย่าง

ในส่วนของกฎหมายจรรยาบรรณนั้น แต่ละมลรัฐเป็นผู้บัญญัติกฎหมายในแต่ละมลรัฐของตน โดยกฎหมายจรรยาบรรณนั้นถือเป็นกฎหมายอาญา เนื่องจากเป็นกฎหมายที่ได้บัญญัติความผิดและโทษทางอาญาเอาไว้ ดังนั้น โทษกักขังที่นำมาใช้กับพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบกนั้นก็จะต้องพิจารณากฎหมายจรรยาบรรณของแต่ละรัฐเป็นหลัก เนื่องจากกฎหมายจรรยาบรรณของแต่ละมลรัฐนั้นได้บัญญัติ

ความผิดและโทษทางอาญาเกี่ยวกับการจราจรเอาไว้ โดยผู้เขียนมีกฎหมายจราจรของมลรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะหยิบยกมาเป็นตัวอย่างดังต่อไปนี้

3.2.1.1 มลรัฐนิวแฮมเชียร์

ตั้งแต่เริ่มใช้โทษกักขังในกฎหมายจราจรของมลรัฐวอชิงตันซึ่งกำหนดโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจร มาตรา 265-A:2 นับตั้งแต่ปี ค.ศ.2007 นั้น ส่งผลให้สถิติการเสียชีวิตในอุบัติเหตุจราจรโดยเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดฐานเมาแล้วขับลดลงอย่างต่อเนื่องตามตารางสถิตินี้⁸

ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ของมลรัฐนิวแฮมเชียร์

ปี ค.ศ.	การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะมีเมามากกว่า 0.08%	การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะมีเมามากกว่า 0.08%
2004	59	51
2005	60	55
2006	51	47
2007	45	34

สำหรับมลรัฐนิวแฮมเชียร์ โทษกักขังที่นำมาใช้กับกฎหมายจราจรของรัฐนิวแฮมเชียร์นั้น จะนำมาใช้ในความผิดเกี่ยวกับการขับรถโดยบกพร่องทางความสามารถเนื่องด้วยการเสพยาหรือดื่มสุรา และมีกรบัญญัติโทษกักขังเข้าไปเป็นบทลงโทษในความผิดนี้ด้วย การนำโทษกักขังมาใช้ในมลรัฐนิวแฮมเชียร์นั้นจะมีวิธีการนำโทษจำคุกมาใช้ก่อนแล้วตามด้วยโทษกักขัง โดยให้จำคุกในระยะเวลาสั้นมากและนำมากักขังในช่วงระยะเวลาหนึ่งที่เพียงพอต่อการแก้ไขผู้กระทำความผิดในฐานความผิดนั้นๆ โดยโทษกักขังของมลรัฐนิวแฮมเชียร์นั้นจะมีลักษณะพิเศษคือ จะมีการกักขังในสถานกักขังและแทรกแซงผู้กระทำความผิดของรัฐที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานขับซึ่ในระหว่างมีเมามากซึ่งเป็นสถานที่ที่ออกแบบการแก้ไขฟื้นฟูเป็นลักษณะเฉพาะตามกฎหมายจราจรของมลรัฐนิวแฮมเชียร์ ซึ่ง

⁸ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). 2008 Drunk Driving Statistics. [Online]. 2008. Available from : <http://www.alcoholalert.com/drun-driving-statistics-new-hampshire.html>

มาตรการดังกล่าวนี้จะมีผลทำให้ผู้กระทำความผิดตื่นตกใจกลัวจากการจำคุกในระยะเวลาสั้นมาก แล้วจึงนำผู้กระทำผิดมาแก้ไขฟื้นฟูโดยการกักขังในภายหลัง โดยรายละเอียดของกฎหมายจราจรของมลรัฐนิวแฮมเชียร์นำโทษกักขังมาใช้มีดังต่อไปนี้

ก. กฎหมายจราจรของมลรัฐนิวแฮมเชียร์ (New Hampshire Statutes : MOTOR VEHICLES Law)

บทที่ 265-A ความบกพร่องจากการดื่มแอลกอฮอล์หรือเสพยาเสพติด⁹
 หมวดการขับขี่หรือเดินเครื่องโดยบกพร่องทางความสามารถเนื่องด้วยการเสพยาหรือดื่มสุรา

มาตรา 265-A:3 การขับขี่โดยอาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่มีเมามาก บุคคลย่อมมีความผิดฐานขับขี่โดยอาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่มีเมามาก หากได้ทำการขับขี่ เดินเครื่อง หรือพยายามเดินเครื่อง รถ OHRV (Off-Highway Recreational Vehicle) หรือเมื่อได้ทำการขับขี่หรือพยายามขับขี่ยานยนต์ใดๆ หรือเมื่อได้ทำการเดินเครื่องหรือพยายามเดินเครื่องเร็ว :

I. เมื่ออยู่ในขณะบกพร่องทางความสามารถเนื่องจากการเมาสุรา หรือเนื่องจากฤทธิ์ของยา หรือเนื่องจากทั้งการเมาสุราและฤทธิ์ของยาประกอบกัน และได้ถูกกล่าวหาว่า

- (a) ได้ทำการขับขี่หรือเดินเครื่องด้วยความเร็วเกินกว่า 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ;
- (b) ได้เกิดการชนกันของยานยนต์ เรือ หรือ OHRV ทำให้เกิดอันตรายสาหัสแก่ร่างกาย (ดังที่บัญญัติไว้ใน RSA 625:11, VI) ต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ;
- (c) ได้พยายามหลีกเลี่ยงการติดตามจับกุมของเจ้าพนักงานตามกฎหมายโดยการเพิ่มความเร็ว หรือโดยการดับไฟหน้ายานยนต์ (หรือดับโคมไฟเดินเรือในกรณีที่เรือ) ในขณะที่ยังมีการเคลื่อนที่อยู่ หรือทำการหลบหนีออกจากยานยนต์ เรือ หรือ OHRV เมื่อถูกจับกุมแล้ว ; หรือ
- (d) ได้บรรทุกผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี ;

II. เมื่อมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.08 ขึ้นไป หรือตั้งแต่ 0.02 ขึ้นไป สำหรับบุคคลที่อายุต่ำกว่า 21 ปีในขณะที่กระทำความผิด และได้ถูกกล่าวหาว่า

- (a) ได้ทำการขับขี่หรือเดินเครื่องด้วยความเร็วเกินกว่า 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ;

⁹ New Hampshire Statutes TITLE XXI; MOTOR VEHICLES, CHAPTER, 265-A, Section 265-A:3. [Online]. 2010.

(b) ได้เกิดการชนกันของยานยนต์ เรือ หรือ OHRV ทำให้เกิดอันตรายสาหัสแก่ร่างกาย (ดังที่บัญญัติไว้ใน RSA 625:11, VI) ต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ;

(c) ได้พยายามหลีกเลี่ยงการติดตามจับกุมของเจ้าพนักงานตามกฎหมายโดยการเพิ่มความเร็ว หรือโดยการดับไฟหน้ายานยนต์ (หรือดับโคมไฟเดินเรือในกรณีที่เป็นเรือ) ในขณะที่ยังมีการเคลื่อนที่อยู่ หรือทำการหลบหนีออกจากยานยนต์ เรือ หรือ OHRV เมื่อถูกจับกุมแล้ว ; หรือ

(d) ได้บรรทุกผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี ;

III. เมื่อมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.16 ขึ้นไป

มาตรา 265-A:2 การขับขี่หรือเดินเครื่องโดยบกพร่องทางความสามารถเนื่องด้วยการเสพยาหรือดื่มสุรา ; การขับขี่หรือเดินเครื่องโดยมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์เกินกว่ากำหนด¹⁰

I. ห้ามบุคคลใดขับขี่หรือพยายามขับขี่ยานยนต์ใดๆ หรือเดินเครื่อง หรือพยายามเดินเครื่อง OHRV :

(a) เมื่อบุคคลนั้นอยู่ภายใต้ความบกพร่องทางความสามารถเนื่องจากการเมาสุรา หรือเนื่องจากฤทธิ์ของยา หรือเนื่องจากทั้งการเมาสุราและฤทธิ์ของยาประกอบกัน ; หรือ

(b) เมื่อบุคคลนั้นมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.08 ขึ้นไป หรือตั้งแต่ 0.02 ขึ้นไป สำหรับบุคคลที่อายุต่ำกว่า 21 ปี

II. ห้ามบุคคลใดเดินเครื่อง หรือพยายามเดินเครื่องเรือ เมื่อบุคคลนั้นอยู่ภายใต้ความบกพร่องทางความสามารถเนื่องจากการเมาสุรา หรือเนื่องจากฤทธิ์ของยา หรือเนื่องจากทั้งการเมาสุราและฤทธิ์ของยาประกอบกัน หรือเมื่อบุคคลนั้นมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.08 ขึ้นไป หรือตั้งแต่ 0.02 ขึ้นไป สำหรับบุคคลที่อายุต่ำกว่า 21 ปี

มาตรา 265-A:40 โครงการกักขังผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ในขณะมึนเมา¹¹

I. ให้คณะกรรมการกิจการของกระทรวงสาธารณสุขและการบริการประชาชนมีอำนาจในการบริหารจัดการและดำเนินการโครงการกักขังผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ในขณะมึนเมาแก่ผู้ที่กระทำ

¹⁰ New Hampshire Statutes TITLE XXI; MOTOR VEHICLES, CHAPTER, 265-A, Section 265-A:2. [Online]. 2010. Available from : <http://www.gencourt.state.nh.us/RSA/html/NHTOC/NHTOC-XXI-265.htm>

¹¹ New Hampshire Statutes TITLE XXI; MOTOR VEHICLES, CHAPTER, 265-A, Section 265-A:40. [Online]. 2010. Available from : <http://www.gencourt.state.nh.us/RSA/html/NHTOC/NHTOC-XXI-265.htm>

ความผิดตามบทบัญญัติ RSA 265-A:2 หรือ RSA 265-A:3 (หรือผู้ที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดตาม RSA 651:2)

II. บุคคลที่เข้าร่วมโครงการมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมสำหรับการกักขัง

III. เมื่อผู้ที่เข้าร่วมโครงการกักขังผู้กระทำความผิดฐานขบขี้ในขณะมีเงินมาได้เข้าร่วมโครงการจนสำเร็จตามแผนแล้ว รัฐที่ดำเนินโครงการจะต้องยื่นคำแถลงต่อศาล และทำหนังสือแจ้งไปยังแผนกยานยนต์ กระทรวงความปลอดภัย

IV. คณะกรรมการของกระทรวงสาธารณสุขและการบริการประชาชนมีหน้าที่ต้องจัดทำรายงานประจำปีเกี่ยวกับโครงการกักขังผู้กระทำความผิดฐานขบขี้ในขณะมีเงินมา และต้องส่งมอบรายงานดังกล่าวให้แก่โฆษกสมาชิสภาผู้แทนราษฎร และประธานวุฒิสภา ก่อนหน้าหรือในวันที่ 1 มกราคม ของทุกปี

V. คณะกรรมการของกระทรวงสาธารณสุขและการบริการประชาชน มีอำนาจในการเปลี่ยนแปลงกฎ ระเบียบ หรือรายละเอียดของโครงการกักขังผู้กระทำความผิดฐานขบขี้ในขณะมีเงินมา ตามที่บทบัญญัติ RSA 541-A ให้อำนาจไว้ ดังนี้ :

(a) หลักสูตรและเนื้อหาของโครงการ

(b) วิธีการใดๆก็ตามที่เหมาะสม เพื่อที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติ

มาตรานี้

ข. โทษกักขังในกฎหมายจราจรของมลนิวแฮมเชียร์

มาตรา 265-A:18 บทลงโทษสำหรับการขบขี้ขณะเสพย์แอลกอฮอล์หรือสิ่ง
 เสพย์ติด¹²

I. นอกจากกรณีที่เป็นข้อยกเว้นสำหรับมาตรานี้

(a) บุคคลผู้ถูกตัดสินว่ามีความผิดภายใต้ข้อกฎหมาย RSA 265-A:2, I จะต้อง

(1) ได้รับโทษฐานก่อนความผิดทางอาญาประเภทลหุโทษ

(2) ปรับตั้งแต่ 500 ดอลลาร์ขึ้นไป

¹² New Hampshire Statutes TITLE XXI; MOTOR VEHICLES, CHAPTER, 265-A, Section 265-A:18, [Online]. 2010.

(3) ต้องเข้ารับการอบรมก่อนที่จะนำไปขับขีหรือสิทธิพิเศษในการขับรถกลับมาใช้ได้ใหม่ โดยถ้าหากบุคคลนั้นได้เข้าร่วม หรือถูกบังคับโดยศาลหรือโดย หน่วยงานด้านความปลอดภัยให้เข้าร่วมอบรมในโปรแกรม I.D.I.P. หรือโปรแกรมอื่นๆในขอบเขตอำนาจที่ศาลและกฎหมายควบคุมไปถึง บุคคลจำเป็นต้องพิสูจน์ ว่าได้ผ่านการเข้าศูนย์กักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขีในขณะมีเมามา(multiple DWI offender intervention detention center program)(M.O.P.) หรือ การรับแก้ไขผู้กระทำผิดภายในที่อยู่อาศัยที่ได้รับการอนุมัติโดย คณะกรรมการสาธารณสุขและบริการประชาชน

(4) ใบขับขีและสิทธิพิเศษในการขับรถของบุคคลจะถูกเพิกถอนภายในเวลาไม่ต่ำกว่า 9 เดือน และด้วยการตัดสินใจของศาล การเพิกถอนดังกล่าวจะขยายออกไปเป็นช่วงเวลาไม่เกิน 2 ปี ศาลอาจจะรับบทลงโทษนี้ไว้เมื่อถึงเวลา 6 เดือน ถ้าหากว่าบุคคลได้เข้าร่วมโปรแกรม การอบรม การขับขี ในข้อ 3 ภายใน 45 วันหลังพิสูจน์ว่าได้กระทำผิด หรือทันทีหลังจากที่ หน่วยงาน สาธารณสุข และบริการประชาชนอนุญาตว่าผู้กระทำผิดได้รับการปรับปรุงแล้ว

(5) ศาลผู้พิพากษาอาจสั่งให้บุคคลเข้ารับการบำบัดรักษาอาการติดเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และ/หรือยาเสพติด หรือเข้าร่วมหลักสูตรบำบัดที่ได้รับการอนุมัติโดย คณะกรรมการสาธารณสุขและบริการประชาชน หรืออาจให้ทำทั้งสองอย่าง นอกจากนี้ ศาลอาจเรียกร้องให้บุคคล ตรวจปัสสาวะหรือเข้ารับการทดสอบชนิดอื่นๆ ตามที่ศาลเห็นสมควร และ

(6) ศาลที่พิจารณาคดีอาจจะลดโทษแก่ผู้กระทำผิดไม่เกิน 1 ปีภายหลังจากการ ถูกตัดสิน โดยพิจารณาจากประวัติการขับรถส่วนบุคคล, พยานหลักฐานเกี่ยวกับการบำบัดการติด ยาเสพติดและแอลกอฮอล์ และทะเบียนประวัติอาชญากร หรือสาเหตุและปัจจัยอื่นที่ศาลพิจารณาว่า เกี่ยวข้อง

(b) ผู้ใดที่กระทำผิดฐานขับรถขณะมีเมามาจนก่อให้เกิดอันตราย ภายใต้มাত্রา RSA 265-A:3, นอกจากที่เกี่ยวข้องกับอนุ (c) จะต้อง

(1) มีความผิดในชั้นโทษสถานเบาระดับ A

(2) ถูกปรับไม่น้อยกว่า 750 ดอลลาร์

(3) ถูกลงโทษโดยโทษไม่น้อยกว่า 10 วันติดต่อกัน โดย 3 วันแรกติดต่อกัน 24 ชั่วโมง ในราชทัณฑ์ในเขตนั้นๆ และ อีก 7 วันหลังติดต่อกัน จะต้องรับโทษที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขีในขณะมีเมามาของรัฐ โดยผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษภายใน 21 วัน หลังจากการกระทำผิดเกิดขึ้น ในกรณีที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขีในขณะมีเมามาของรัฐไม่สามารถรองรับผู้กระทำผิดได้ ผู้กระทำผิดจะต้องรับโทษในลักษณะที่เท่าเทียมกันเป็น

ระยะเวลา 7 วันติดต่อกันในโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดภายในที่พักอาศัย โดยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการสาธารณสุขและบริการประชาชน หลังจากผู้กระทำผิดได้รับโทษครบกำหนด 7 วันแล้ว จะต้องได้รับการรับรองการรักษาซึ่งได้มาจากการประเมินครั้งสุดท้ายจากสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีนเมาของรัฐ หรือจากโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดที่เท่าเทียมกันภายใน 60 วัน หรือแล้วแต่ศาลจะสั่ง

(4) ใบขบขี้จะถูกเพิกถอนไม่ต่ำกว่า 18 เดือน

(5) ศาลสามารถพิพากษาให้ผู้กระทำผิดได้รับการบำบัด และปรึกษาในการบำบัดแอลกอฮอล์และยาเสพติด หรือเข้าร่วมโปรแกรมการบำบัดที่ได้รับการรับรองจากสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีนเมาของรัฐ

(6) ผู้กระทำผิดที่ไม่สามารถปฏิบัติตามอนุที่ 4(a)(3) จะต้องได้รับโทษเป็นเวลาอย่างน้อย 14 วันในสถานราชทัณฑ์เขตนั้นๆ

(c) ผู้ใดที่กระทำผิดฐานขบขี้ขณะมีนเมาจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายสาหัสตามมาตรา RSA 265-A:3, I(b) หรือ II(b) จะต้องโทษดังนี้

(1) มีความผิดในโทษสถานหนักระดับ b

(2) ถูกปรับไม่ต่ำกว่า 1,000 ดอลลาร์

(3) ต้องโทษตามคำพิพากษาไม่น้อยกว่า 21 วันติดต่อกัน โดย 14 วันแรกติดต่อกัน 24 ชั่วโมง ในราชทัณฑ์ในเขตนั้นๆ และ อีก 7 วันหลังติดต่อกัน จะต้องรับโทษที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีนเมาของรัฐ โดยผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษภายใน 21 วันหลังจากการกระทำผิดเกิดขึ้น ในกรณีที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีนเมาของรัฐไม่สามารถรองรับผู้กระทำผิดได้ ผู้กระทำผิดจะต้องรับโทษในลักษณะที่เท่าเทียมกันเป็นระยะเวลา 7 วันติดต่อกันในโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดภายในที่พักอาศัย โดยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการสาธารณสุขและบริการประชาชน หลังจากผู้กระทำผิดได้รับโทษครบกำหนด 7 วันแล้ว จะต้องได้รับการรับรองการรักษาซึ่งได้มาจากการประเมินครั้งสุดท้ายจากสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีนเมาของรัฐ หรือจากโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดที่เท่าเทียมกันภายใน 60 วัน หรือแล้วแต่ศาลจะสั่ง

(4) ใบขบขี้ถูกเพิกถอนเป็นเวลาไม่ต่ำกว่า 18 เดือน

II. ...

III. ...

VI. ในกรณีที่มีการกระทำผิดตามมาตรา RSA 265-A:2, I หรือ RSA 265-A:3 -7 โดยที่ผู้กระทำผิดได้กระทำผิดก่อนหน้านี้แล้วภายใน 10 ปี ในมาตรา RSA 265-A:2, I หรือ RSA 265-A:3, หรือ RSA 630:3, II หรือความผิดที่เท่าเทียมกันที่ได้กระทำนอกเขตอำนาจศาล ผู้กระทำผิดจะต้องรับโทษเพิ่มเติมดังนี้

(a) ในการกระทำผิดครั้งที่ 2

(1) ผู้กระทำผิดจะมีความผิดในสถานเบาระดับ A

(2) ผู้กระทำผิดจะถูกปรับไม่น้อยกว่า 750 ดอลลาร์

(3) (A) หากพบว่ามีอาการกระทำผิดครั้งก่อนเกิดขึ้นภายใน 2 ปี ก่อนหน้าการกระทำผิดครั้งหลังได้เกิดขึ้น ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษตามโทษที่บังคับไม่น้อยกว่า 37 วันติดต่อกัน และใน 30 วันแรกจะต้องรับโทษติดต่อกันในราชทัณฑ์ของเขตนั้นๆ และ อีก 7 วันหลังติดต่อกัน จะต้องรับโทษที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีเมฆของรัฐ โดยผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษภายใน 21 วันหลังจากการกระทำผิดเกิดขึ้น ในกรณีที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีเมฆของรัฐไม่สามารถรองรับผู้กระทำผิดได้ ผู้กระทำผิดจะต้องรับโทษในลักษณะที่เท่าเทียมกันเป็นระยะเวลา 7 วันติดต่อกันในโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดภายในที่พักอาศัย โดยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการสาธารณสุขและบริการประชาชน หลังจากผู้กระทำผิดได้รับโทษครบกำหนด 7 วันแล้ว จะต้องได้รับการรับรองการรักษาซึ่งได้มาจากการประเมินครั้งสุดท้ายจากสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีเมฆของรัฐ หรือจากโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดที่เท่าเทียมกันของรัฐ ภายใน 60 วัน หรือแล้วแต่ศาลจะสั่ง

(B) ถ้ามีการพบว่าภายในระยะเวลา 10 ปี ก่อนหน้าการกระทำผิดครั้งหลังเกิดขึ้น ได้มีการกระทำผิดเกิดขึ้นมากกว่า 2 ครั้ง ผู้กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษไม่น้อยกว่า 10 วันติดต่อกัน โดย 3 วันแรก จะต้องรับโทษติดต่อกันในราชทัณฑ์ของเขตนั้นๆ และ อีก 7 วันหลังติดต่อกัน จะต้องรับโทษที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีเมฆของรัฐ โดยผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษภายใน 21 วันหลังจากการกระทำผิดเกิดขึ้น ในกรณีที่สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีเมฆของรัฐ ไม่สามารถรองรับผู้กระทำผิดได้ ผู้กระทำผิดจะต้องรับโทษในลักษณะที่เท่าเทียมกันเป็นระยะเวลา 7 วันติดต่อกันในโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดภายในที่พักอาศัย โดยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการสาธารณสุขและบริการประชาชน หลังจากผู้กระทำผิดได้รับโทษครบกำหนด 7 วันแล้ว จะต้องได้รับการรับรองการรักษาซึ่งได้มาจากการประเมินครั้งสุดท้ายจากสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขบขี้ในขณะที่มีเมฆของรัฐ หรือจากโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดที่เท่าเทียมกัน ภายใน 60 วัน หรือแล้วแต่ศาลจะสั่ง

(4) ผู้กระทำผิดถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 3 ปี

(5) ผู้กระทำผิดจะต้องชำระค่าใช้จ่ายให้แก่คณะกรรมการ ตามกฎหมายมาตรา RSA 126-A:43 สำหรับค่าใช้จ่ายของสถานกักขังแพนแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขี่ในขณะมีเมฆของรัฐ และในกรณีที่ผู้กระทำผิดรับโทษตามโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดที่เท่าเทียมกันกับของรัฐ ภายในที่พักอาศัย ผู้กระทำผิดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด

(6) สำหรับผู้กระทำผิดที่ไม่สามารถปฏิบัติตามโปรแกรมตามอนุที่ 4(a)(3) จะถูกลงโทษเป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 30 วันในราชทัณฑ์เขตนี้ๆ

(7) ศาลสามารถพิจารณาให้ผู้กระทำผิดได้รับการบำบัด และปรึกษาในการบำบัดแอลกอฮอล์และยาเสพติด หรือเข้าร่วมโปรแกรมการบำบัดที่ได้รับการรับรองจากสถานกักขังแพนแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขี่ในขณะมีเมฆของรัฐ

(b) สำหรับการกระทำผิดครั้งที่ 3 ผู้กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษตามวรรค (a) ยกเว้น :

(1) ใบขับขี่ของผู้กระทำผิดจะถูกเพิกถอนทันที และถูกเพิกถอนเป็นระยะเวลาอย่างต่ำ 5 ปี

(2) ผู้กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษเป็นอย่างน้อย 180 วันติดต่อกัน โดย 30 วันแรกตลอด 24 ชั่วโมง จะต้องรับโทษในราชทัณฑ์ในเขตนี้ๆ นอกจากนี้ผู้กระทำผิดจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในโปรแกรมแก้ไขผู้กระทำผิดภายในที่พักอาศัยอย่างน้อย 28 วัน หรือการบำบัดแบบคุมเข้มในการใช้สารเสพติดและเมฆ โดยขึ้นอยู่กับการประเมินอย่างเป็นทางการจากที่ปรึกษาด้านยาเสพติดและสิ่งมีเมฆที่ได้รับอนุญาต และรับรองจากกระทรวงสุขภาพและการบริการประชาชน

(3) ศาลสามารถพิจารณาให้ผู้กระทำผิดได้รับการบำบัด และปรึกษาในการบำบัดแอลกอฮอล์และยาเสพติด หรือเข้าร่วมโปรแกรมการบำบัดที่ได้รับการรับรองจากสถานกักขังแพนแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขี่ในขณะมีเมฆของรัฐ

(c) สำหรับการกระทำความผิดครั้งที่ 4 ในความผิดที่เกี่ยวข้องกันผู้นั้นจะถูกลงโทษภายใต้มาตรานี้ โดยบทลงโทษทั้งหมดในอนุมาตรา (a) และ (b) ยกเว้นผู้กระทำผิดที่กระทำผิดในสถานหนัก และใบขับขี่ของผู้นั้นจะถูกยกเลิกและไม่สามารถจะขอใบอนุญาตใหม่ได้ เป็นเวลา 7 ปี

(d) สำหรับการกระทำความผิดซ้ำในครั้งที่ 3 หรือความผิดที่เกี่ยวข้องกัน เมื่อการกระทำผิดก่อนหน้านั้นเป็นความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ภายใต้มาตรา RSA 630:3, 2, หรือเป็นที่เชื่อได้ว่าการกระทำผิดนั้นได้เกิดขึ้นภายนอกเขตอำนาจของศาลในรัฐนี้ ผู้นั้นจะถูกลงโทษทั้งหมดในอนุมาตรา (a) และ (b) ใบขับขี่ของผู้นั้นจะถูกยกเลิกและไม่สามารถจะขอใบอนุญาตใหม่ได้ เป็นเวลา 10 ปี

V. โปรแกรมที่ใช้สำหรับผู้กระทำผิดอาจถูกพิจารณาได้จากศาลที่ตัดสินลงโทษภายใต้มาตรานี้

VI. ...

VII. ...

VIII. โทษขั้นต่ำในการจำคุก การกักขัง การเพิกถอน หรือการปรับในส่วนมาตรานี้ ศาลไม่สามารถเพิกถอนหรือลดโทษลงไปได้

3.2.1.2 มลรัฐวอชิงตัน

ตั้งแต่เริ่มใช้โทษกักขังในกฎหมายจราจรของมลรัฐวอชิงตันซึ่งกำหนดโทษกักขังไว้ในมาตรา 46.61.5055 นับตั้งแต่ปี ค.ศ.2006 นั้น ส่งผลให้สถิติการเสียชีวิตในอุบัติเหตุจราจรโดยเกี่ยวข้องกับกระทำผิดฐานเมาแล้วขับลดลงอย่างต่อเนื่องตามตารางสถิตินี้¹³

ตารางที่ 3.2 ตารางแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ของมลรัฐวอชิงตัน

ปี ค.ศ.	การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะมีเมามากกว่า 0.08%	การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะมีเมามากกว่า 0.08% โดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด
2005	294	253
2006	269	225
2007	230	195
2008	225	182

การนำโทษกักขังมาใช้ในความผิดตามกฎหมายจราจรของมลรัฐวอชิงตันนั้น จะใช้กับความผิดฐานขับรถในขณะมีเมามากกว่า 0.08% ภายใต้อิทธิพลของสิ่งมีเมามากหรือยาเสพติดใดๆ โดยโทษที่ใช้จะเป็นโทษกักขังในรูปแบบการกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic monitoring) ซึ่งเป็นการกักขังในบ้านรูปแบบหนึ่ง ระยะเวลาของการลงโทษกักขังนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ใน

¹³ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). 2008 Drunk Driving Statistics. [Online]. 2008. Available from : <http://www.alcoholalert.com/drunken-driving-statistics-new-hampshire.html>

กระแสเลือดหรือการกระทำความผิดซ้ำ และในกรณีมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดหรือสิ่งเสพติดในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมาก หรือมีการกระทำผิดซ้ำหลายครั้ง ผู้กระทำความผิดจะถูกลงโทษจำคุกควบคู่ไปกับการกักขังด้วยซึ่งมลรัฐวอชิงตันมีการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามกฎหมายจราจรดังต่อไปนี้

ก. กฎหมายจราจรของมลรัฐวอชิงตัน(Washington state law : Motor vehicles law)

บทที่ 46.61 Rules of the road

หมวด RECKLESS DRIVING, DRIVING UNDER THE INFLUENCE, VEHICULAR HOMICIDE AND ASSAULT

มาตรา 46.61.502 การขับรถภายใต้อิทธิพลของสุราหรือยาเสพติด¹⁴

(1) บุคคลมีความผิดฐานขับรถในขณะที่มีเมามาภายใต้อิทธิพลของสุราหรือยาเสพติดใด ๆ หากผู้ขับขี่ขับรถภายในเขตรัฐนี้

(a) เป็นบุคคลที่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด 0.08 % หรือสูงกว่าตามที่แสดงโดยการวิเคราะห์ลมหายใจของบุคคลหรือเลือดที่ทำการขึ้นตาม RCW 46.61.506 ภายในสองชั่วโมงหลังจากที่ขับรถ; หรือ

(b) ในขณะที่บุคคลที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของหรือรับผลกระทบจากสุราหรือยาเสพติดใด ๆ ที่ทำให้มีเมามา หรือ

(c) ในขณะที่คนอยู่ภายใต้อิทธิพลร่วมจากสุราและยาเสพติดใด ๆ ที่ทำให้มีเมามา

มาตรา 46.61.504 ความผิดฐานควบคุมยานพาหนะภายใต้อิทธิพลสุราหรือยาเสพติด¹⁵

(1) บุคคลมีความผิดฐานควบคุมยานพาหนะภายใต้อิทธิพลสุราหรือยาเสพติดใด ๆ หากคน ๆ นั้นมีการควบคุมยานพาหนะในรัฐนี้ :

¹⁴ Washington state law: Motor vehicles, RCW, 46.61, section 46.61.502. [Online]. 2010. Available from : <http://www.seattle-duiattorney.com/resources/rcw46.61.php>

¹⁵ Washington state law: Motor vehicles, RCW, 46.61, section 46.61.504. [Online]. 2010. Available from : <http://www.seattle-duiattorney.com/resources/rcw46.61.php>

(a) เป็นบุคคลที่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด 0.08 % หรือสูงกว่าตามที่แสดงโดยการวิเคราะห์ลมหายใจของบุคคลหรือเลือดที่สร้างขึ้นตาม RCW 46.61.506 ภายในสองชั่วโมงหลังจากควบคุมยานพาหนะ; หรือ

(b) ในขณะที่บุคคลอยู่ภายใต้อิทธิพลหรือรับผลกระทบจากสุราหรือยาเสพติดใดๆที่ทำให้มีเมมา หรือ

(c) ในขณะที่บุคคลนั้นอยู่ภายใต้อิทธิพลร่วมจากสุราและยาเสพติดใดๆ ที่ทำให้มีเมมา

ข. โทษกักขังในกฎหมายจราจรของมลรัฐวอชิงตัน

มาตรา 46.61.5055 โทษของการขับรถโดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด¹⁶

1. นอกจากที่กำหนดไว้ใน RCW 46.61.502(6) or 46.61.504(6) ผู้ใดกระทำผิดโดยฝ่าฝืนตามมาตรา RCW 46.61.502 or 46.61.504 และภายใน 7 ปีก่อนหน้านั้นไม่เคยกระทำผิดมาก่อนจะถูกลงโทษดังนี้

(a) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดนั้นมีแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่า 0.15 เปอร์เซ็นต์หรือผู้ที่ปฏิเสธที่จะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตามมาตรา RCW 46.20.308

(i) โดยจำคุกไม่น้อยกว่า 1 วัน หรือไม่เกิน 1 ปี ภายใน 24 ชั่วโมงของการจำคุกจะไม่ถูกเปลี่ยนหรือถูกเพิกถอนนอกเสียจากว่าศาลจะพบว่าโทษขั้นต่ำสุดของมาตรานี้จะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้กระทำผิดทั้งทางด้านจิตใจและทางด้านร่างกาย อย่างไรก็ตามโทษขั้นต่ำที่ถูกพิพากษาหรือถูกเปลี่ยนศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนแปลงหรือเพิกถอนโทษเหล่านั้นด้วย ในการเปลี่ยนโทษขั้นต่ำตาม อนุมาตรา (1)(a)(i) ศาลอาจจะสั่งให้กักขังภายในบ้านโดยใช้อิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง ไม่น้อยกว่า 15 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง โดยเขตหรือเทศบาลที่เกิดการกระทำผิดจะเป็นผู้กำหนดค่าใช้จ่าย โดยศาลอาจกำหนดให้ผู้กระทำผิดมีอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในขณะที่ผู้กระทำผิดกำลังรับโทษกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง

¹⁶ Washington state law: Motor vehicles, RCW, 46.61, section 46.61.5055. [Online]. 2010. Available from :

(ii) โดยการปรับไม่น้อยกว่า 150 ดอลลาร์ หรือไม่มากกว่า 5,000 ดอลลาร์ 350 ดอลลาร์ของค่าปรับไม่อาจถูกเพิกถอนหรือลดไปได้ นอกจากนี้ศาลจะพบว่าผู้กระทำผิดนั้นยากไร้จนไม่สามารถจะจ่ายได้

(b) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์อย่างต่ำที่ 0.15 เปอร์เซ็นต์ หรือผู้ที่ปฏิเสธที่จะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตามมาตรา RCW 46.20.308

(i) โดยมีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 วันหรือไม่เกิน 1 ปี ภายใน 2 วันของการจำคุกจะไม่ถูกเปลี่ยนหรือถูกเพิกถอนนอกเสียจากว่าศาลจะพบว่าโทษขั้นต่ำสุดของมาตรานี้จะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้กระทำผิดทั้งทางด้านจิตใจและทางด้านร่างกาย อย่างไรก็ตามโทษขั้นต่ำที่ถูกพิพากษาหรือถูกเปลี่ยนศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนแปลงหรือเพิกถอนโทษเหล่านั้นด้วย ในการเปลี่ยนโทษขั้นต่ำตาม อนุมาตรา (1)(b)(i) ศาลอาจจะสั่งให้กักขังภายในบ้านโดยใช้อิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง ไม่น้อยกว่า 30 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง โดยเขตหรือเทศบาลที่เกิดการกระทำผิดจะเป็นผู้กำหนดค่าใช้จ่าย โดยศาลอาจกำหนดให้ผู้กระทำผิดมีอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในขณะที่ผู้กระทำผิดกำลังรับโทษกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง

(ii) โดยการปรับไม่น้อยกว่า 500 ดอลลาร์ หรือไม่มากกว่า 5,000 ดอลลาร์ 500 ดอลลาร์ของค่าปรับไม่อาจถูกเพิกถอนหรือลดไปได้ นอกจากนี้ศาลจะพบว่าผู้กระทำผิดนั้นยากไร้จนไม่สามารถจะจ่ายได้

(2) นอกจากที่กำหนดไว้ใน RCW 46.61.502(6) or 46.61.504(6) ผู้ใดกระทำผิดโดยฝ่าฝืนตามมาตรา RCW 46.61.502 or 46.61.504 ภายใน 7 ปีก่อนหน้านี้ และเคยกระทำผิดมาก่อนจะถูกลงโทษดังนี้

(a) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์น้อยกว่า 0.15 เปอร์เซ็นต์ หรือผู้ที่ปฏิเสธที่จะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตามมาตรา RCW 46.20.308

(i) โดยมีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 30 วันหรือไม่เกิน 1 ปี และ 60 วันของการกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง ผู้กระทำผิดจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง โดยเขตหรือเทศบาลที่เกิดการกระทำผิดจะเป็นผู้กำหนดค่าใช้จ่าย โดยศาลอาจกำหนดให้ผู้กระทำผิดมีอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในขณะที่ผู้กระทำผิดกำลังรับโทษกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง 30 วันของการจำคุกและ 60 วันของการใช้อิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง จะไม่ถูกเปลี่ยนหรือถูกเพิกถอนนอกเสียจากว่าศาลจะพบว่าโทษขั้นต่ำสุดของมาตรานี้จะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้กระทำผิดทั้งทางด้านจิตใจและ

ทางด้านร่างกาย อย่างไรก็ตามโทษขั้นต่ำที่ถูกพิพากษาหรือถูกเปลี่ยนศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนแปลงหรือเพิกถอนโทษเหล่านั้นด้วย

(ii) โดยการปรับไม่น้อยกว่า 500 ดอลลาร์ หรือไม่มากกว่า 5,000 ดอลลาร์ 500 ดอลลาร์ของค่าปรับไม่อาจถูกเพิกถอนหรือลดไปได้ นอกจากว่าศาลจะพบว่าผู้กระทำผิดนั้นยากไร้จนไม่สามารถจะจ่ายได้

(b) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์อย่างต่ำที่ 0.15 เปอร์เซ็นต์ หรือผู้ที่ปฏิเสธที่จะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตามมาตรา RCW 46.20.308

(i) โดยมีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 45 วันหรือไม่เกิน 1 ปี และ 90 วันของการกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง ผู้กระทำผิดจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง โดยเขตหรือเทศบาลที่เกิดการกระทำผิดจะเป็นผู้กำหนดค่าใช้จ่าย โดยศาลอาจกำหนดให้ผู้กระทำผิดมีอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้กระทำผิดกำลังรับโทษกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง 45 วันของการจำคุกและ 90 วันของการใช้อิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง จะไม่ถูกเปลี่ยนหรือถูกเพิกถอนนอกเสียจากว่าศาลจะพบว่าโทษขั้นต่ำสุดของมาตรานี้จะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้กระทำผิดทั้งทางด้านจิตใจและทางด้านร่างกาย อย่างไรก็ตามโทษขั้นต่ำที่ถูกพิพากษาหรือถูกเปลี่ยนศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนแปลงหรือเพิกถอนโทษเหล่านั้นด้วย

(ii) โดยการปรับไม่น้อยกว่า 750 ดอลลาร์ หรือไม่มากกว่า 5,000 ดอลลาร์ 750 ดอลลาร์ของค่าปรับไม่อาจถูกเพิกถอนหรือลดไปได้ นอกจากว่าศาลจะพบว่าผู้กระทำผิดนั้นยากไร้จนไม่สามารถจะจ่ายได้

(3) นอกจากที่กำหนดไว้ใน RCW 46.61.502(6) or 46.61.504(6) ผู้ใดกระทำผิดโดยฝ่าฝืนตามมาตรา RCW 46.61.502 or 46.61.504 ภายใน 7 ปีก่อนหน้านี้ มีโทษ และเคยกระทำผิดมาก่อนสองหรือสามครั้งจะถูกลงโทษดังนี้

(a) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์น้อยกว่า 0.15 เปอร์เซ็นต์ หรือผู้ที่ปฏิเสธที่จะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตามมาตรา RCW 46.20.308

(i) โดยมีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 90 วันหรือไม่เกิน 1 ปี และ 120 วันของการกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง ผู้กระทำผิดจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง โดยเขตหรือเทศบาลที่เกิดการกระทำผิดจะเป็นผู้กำหนดค่าใช้จ่าย โดยศาลอาจกำหนดให้ผู้กระทำผิดมีอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้กระทำผิดกำลังรับโทษกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอร์ริง 90 วันของการจำคุกและ

120 วันของการใช้อิเล็กทรอนิกส์ไฮมมอร์นิเทอร์ริง จะไม่ถูกเปลี่ยนหรือถูกเพิกถอนนอกเสียจากว่าศาลจะพบว่าโทษขั้นต่ำสุดของมาตรานี้จะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้กระทำผิดทั้งทางด้านจิตใจและทางด้านร่างกาย อย่างไรก็ตามโทษขั้นต่ำที่ถูกพิพากษาหรือถูกเปลี่ยนศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนแปลงหรือเพิกถอนโทษเหล่านั้นด้วย

(ii) โดยการปรับไม่น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์ หรือไม่มากกว่า 5,000 ดอลลาร์ 1,000 ดอลลาร์ของค่าปรับไม่อาจถูกเพิกถอนหรือลดไปได้ นอกจากนี้ศาลจะพบว่าผู้กระทำผิดนั้นยากไร้จนไม่สามารถจะจ่ายได้

(b) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์อย่างต่ำที่ 0.15 เปอร์เซ็นต์ หรือผู้ที่ปฏิเสธที่จะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตามมาตรา RCW 46.20.308.

(i) โดยมีโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 120 วันหรือไม่เกิน 1 ปี และ 150 วันของการกักขัง โดยอิเล็กทรอนิกส์ไฮมมอร์นิเทอร์ริง ผู้กระทำผิดจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์ไฮมมอร์นิเทอร์ริง โดยเขตหรือเทศบาลที่เกิดการกระทำผิดจะเป็นผู้กำหนดค่าใช้จ่าย โดยศาลอาจกำหนดให้ผู้กระทำผิดมีอุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้กระทำผิดกำลังรับโทษกักขังโดยอิเล็กทรอนิกส์ไฮมมอร์นิเทอร์ริง 120 วันของการจำคุก และ 150 วันของการใช้อิเล็กทรอนิกส์ไฮมมอร์นิเทอร์ริง จะไม่ถูกเปลี่ยนหรือถูกเพิกถอนนอกเสียจากว่าศาลจะพบว่าโทษขั้นต่ำสุดของมาตรานี้จะทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้กระทำผิดทั้งทางด้านจิตใจและทางด้านร่างกาย อย่างไรก็ตามโทษขั้นต่ำที่ถูกพิพากษาหรือถูกเปลี่ยนศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนแปลงหรือเพิกถอนโทษเหล่านั้นด้วย

(ii) โดยการปรับไม่น้อยกว่า 1,500 ดอลลาร์ หรือไม่มากกว่า 5,000 ดอลลาร์ 1,000 ดอลลาร์ของค่าปรับไม่อาจถูกเพิกถอนหรือลดไปได้ นอกจากนี้ศาลจะพบว่าผู้กระทำผิดนั้นยากไร้จนไม่สามารถจะจ่ายได้

(4) ผู้ใดที่กระทำการฝ่าฝืนมาตรา RCW 46.61.502 หรือ 46.61.504 และผู้นั้นได้กระทำความผิดก่อนหน้าถึง 4 ครั้งภายใน 10 ปี หรือผู้ที่เคยประกอบความผิดตามมาตรา RCW 46.61.520 โดยกระทำผิดซ้ำอีกในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสารมึนเมาหรือยาเสพติด หรือตามมาตราที่ 46.61.522 และจะถูกลงโทษตามมาตรา 9.94A RCW.

(5) ในกรณีที่ผู้กระทำผิดตามมาตรา RCW 46.61.502 หรือ 46.61.504 ที่กระทำความผิดระหว่างที่มีผู้โดยสารที่อายุไม่ถึง 16 ปี อยู่ในยานพาหนะ ศาลสามารถกำหนดโทษเพิ่มเติม ดังนี้

(a) ในกรณีที่มีการติดตั้งและใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์หรือเครื่องตรวจวัดอื่นๆ ภายใต้มาตรา RCW 46.20.720 หรือตามกฎหมายอื่น ศาลสามารถสั่งให้ผู้กระทำผิดต้องติดตั้งเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ภายในรถเป็นระยะเวลาไม่เกิน 60 วัน หลังจากที่ผู้กระทำความผิดได้ถูกยกเลิกการถอนใบอนุญาตขับขี่แล้ว

(b) ในกรณีที่จำเป็น ศาลสามารถเพิ่มระยะเวลาการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ภายในรถได้อีก 60 วัน

(6) ...

(7) ...

(8) ...

(9) ...

(10) ...

(11) ศาลสามารถเปลี่ยนโทษกักขังโดยใช้อิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง เมื่อ

(a) ผู้กระทำความผิดไม่มีที่อยู่อาศัย โทรศัพท์ หรือสิ่งจำเป็นอื่นๆ สำหรับสั่งการระบบอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง

(b) ผู้กระทำความผิดไม่ได้พักอาศัยอยู่ในเขตรัฐวอชิงตัน หรือ

(c) ศาลมีเหตุผลอันเชื่อได้ว่าผู้กระทำความผิดจะฝ่าฝืนเงื่อนไขของการบังคับโทษกักขังตามแบบอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง

อย่างไรก็ตามเมื่อการบังคับโทษขั้นต่ำของการกักขังแบบอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง ถูกเปลี่ยน ศาลจะต้องเขียนเหตุผลและข้อเท็จจริงในการเปลี่ยนโทษ และกำหนดบทลงโทษที่เป็นทางเลือกที่มีผลคล้ายกัน โดยบทลงโทษที่เป็นทางเลือกไม่ได้กำหนดเพิ่มระยะเวลาในการจำคุก หรือระยะเวลาในการทำงานเพิ่มระยะเวลาทั้งหมดของโทษจำคุก กักขัง หรือโทษทางเลือกต่างๆรวมกันแล้วจะต้องไม่เกิน 1 ปี และผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษจำคุกก่อน แล้วจึงไปรับโทษกักขังแบบอิเล็กทรอนิกส์โฮมมอร์นิเทอริง หรือโทษทางเลือกอื่นๆในภายหลัง

3.2.2 ประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสหรือสาธารณรัฐฝรั่งเศส เป็นประเทศที่มีศูนย์กลางตั้งอยู่ในยุโรป ตะวันตก ประเทศฝรั่งเศสใช้กฎหมายในรูปแบบซีวิลลอว์หรือระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรซึ่งบ่อเกิดของกฎหมายมาจากประมวลกฎหมาย ซึ่งคล้ายกับระบบกฎหมายของประเทศไทยเนื่องจากประมวลกฎหมายของประเทศไทยได้มีการคัดลอกมาจากฝรั่งเศสเป็นจำนวนมาก

โทษที่ได้กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส ค.ศ. 1993 นั้น มีความสัมพันธ์กับการแบ่งประเภทความผิดอย่างชัดเจน ประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศที่มีการแบ่งประเภทความผิดอาญาไว้อย่างมีเอกลักษณ์และเป็นระบบ เรียกว่า การแบ่งประเภทความผิดแบบไตรภาค (Tripartite Classification) โดยแบ่งประเภทความผิดออกเป็นกลุ่ม 3 กลุ่มใหญ่ด้วยกัน ต่างกับระบบการแบ่งประเภทความผิดของประเทศส่วนใหญ่ที่แบ่งประเภทความผิดแบบทวิภาค (Bipartite Classification)

ประเภทความผิดที่ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสแบ่งออกเป็นไตรภาค มีดังนี้

- 1) ความผิดอุกฤษฏ์โทษ (les crimes)
- 2) ความผิดมิชฌิมโทษ (les délits)
- 3) ความผิดลหุโทษ (les contraventions)

คุณลักษณะของการแบ่งประเภทความผิดอาญาในประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส นอกจากจะทำให้สามารถจัดกลุ่มประเภทความผิดตามความร้ายแรงของโทษอย่างเป็นระบบและกฎหมายฝรั่งเศสยังได้สร้างความยืดหยุ่นในการกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดโดยมอบอำนาจให้ศาลใช้ดุลพินิจได้อย่างเต็มที่ภายใต้กรอบอัตราโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดแต่ละฐาน เนื่องจากไม่ได้กำหนดโทษจำคุกหรือโทษปรับขั้นต่ำไว้ ดังนั้น ศาลจึงมีดุลพินิจในการกำหนดโทษได้อย่างเต็มที่ และเลือกใช้การลงโทษทางเลือกอาทิเช่น โทษกักขังและโทษเสริมที่เหมาะสมกับความผิดแต่ละฐานซึ่งเป็นแนวคิดในการลงโทษในปัจจุบันที่ไม่ได้เน้นเฉพาะการแก้แค้นทดแทนหรือการลงโทษจำคุกเป็นโทษหลัก ในขณะที่ฝ่ายนิติบัญญัติของประเทศฝรั่งเศสมอบอาญาสิทธิ์ในการกำหนดโทษให้แก่ผู้พิพากษา อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ พนักงานอัยการยังสามารถตรวจสอบการใช้ดุลพินิจของศาลในการกำหนดโทษได้ โดยใช้สิทธิในการอุทธรณ์ต่อศาลสูงตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้

สำหรับการบังคับใช้โทษกักขังกับความผิดเกี่ยวกับการจราจรในประเทศฝรั่งเศสนั้น ความผิดตามกฎหมายจราจรที่สามารถนำโทษกักขังมาใช้ได้นั้นจะมีความผิดในฐานะขับรถในกรณีไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถโดยเสพสุราหรือสารเสพติดในปริมาณที่เกินกว่ากฎหมายอนุญาต และขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยเป็นการกระทำความผิดซ้ำ และนอกจากนั้นผู้ที่ร่วมทางไปกับผู้ฝึกหัดขับรถก็มีความผิดด้วยถ้าผู้ฝึกหัดขับรถนั้นได้เสพสิ่งเสพติดหรือแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยโทษตามกฎหมายจราจรที่กล่าวมาทั้งหมดของกฎหมายฝรั่งเศสนั้นจะเป็นรูปแบบของโทษจำคุก ซึ่งจะนำมาเปลี่ยนเป็นโทษกักขังได้ตามประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศส ซึ่งโทษกักขังในประมวล

กฎหมายอาญาของฝรั่งเศสนั้นจะมีสองรูปแบบ คือโทษกึ่งกักขัง(semi detention) อยู่ในมาตรา 132-25 – 132-26 เป็นการกักขังในสถานกักขังของรัฐที่รัฐได้กำหนดไว้ และโทษกักขังโดยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance) อยู่ในมาตรา 132-26-1 – 132-26-2 ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการกักขังในบ้าน ซึ่งการจะเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังของประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสนั้น จะสามารถเปลี่ยนได้ในกรณีที่โทษระดับกลางของกฎหมายฝรั่งเศสกล่าวคือเป็นโทษจำคุกไม่เกินสิบปี ตามประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสมาตรา 131-4 และการกำหนดโทษของศาลตามมาตรา 132-19 ศาลจะเลือกกำหนดโทษจำคุกไม่น้อยกว่าโทษขั้นสูงเท่าไรก็ได้ นอกจากนี้ศาลสามารถเลือกกำหนดโทษทางเลือกเป็นพิเศษสำหรับโทษจำคุกขนาดกลางก็ได้ และเมื่อศาลได้ลงโทษผู้กระทำความผิดเหล่านั้นด้วยโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ศาลสามารถพิจารณาโทษตามเงื่อนไขในมาตรา 132-25 – 132-26-2 ว่าศาลจะใช้โทษกักขังรูปแบบใดกับผู้กระทำความผิด และใช้มาตรการใดกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลไปซึ่งรายละเอียดของกฎหมายจราจรและประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศสที่เกี่ยวข้อง มีดังต่อไปนี้

ก. กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องของประเทศฝรั่งเศส

กฎหมายจราจรของฝรั่งเศสที่เกี่ยวข้อง (French Traffic Code) (Code de la route)¹⁷

มาตรา 221-2 หมวด Driver License

I. ความผิดว่าด้วยการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จะถูกลงโทษโดยจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 15,000 ยูโร

II. ผู้ใดที่มีความผิดตามมาตรานี้จะได้รับโทษเพิ่มเติม ดังนี้

1. ถูกพิพากษาให้ทำงานบริการสาธารณะ
2. โทษปรับรายวันภายใต้เงื่อนไขของมาตรา 131-5 และ 131-25 ของ

ประมวลกฎหมายอาญา

3. ยกเลิก
4. ห้ามขยับยานพาหนะใดๆ ที่อยู่บนบก เป็นเวลา 5 ปี
5. ต้องเข้ารับการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน
6. การยึดรถยนต์จะทำได้หากผู้กระทำความผิดเป็นเจ้าของรถยนต์นั้น

III. ทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิดจะถูกบังคับไปตาม มาตรา 325-1 ถึง 325-3

¹⁷ Code de la route. [Online]. Available from : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid>

ความผิดฐานขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นปรากฏการณ์ที่น่าวิตกกังวลมาก เนื่องจากลักษณะความผิดประเภทนี้ได้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนน โดยในปี 2008 2.2% ของผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เกี่ยวข้องกับบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุจากการขับรถ และ 4.2% ของการตายจากอุบัติเหตุรถชน ในกฎหมายจราจรฝรั่งเศสจึงได้กำหนดโทษจำคุกไว้ในมาตรานี้ ซึ่งวิธีการนำโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำความผิดนั้น จะทำการเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขัง โดยจะใช้ช่องทางตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศสตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

มาตรา 234-1

I. ผู้ใดขับรถโดยที่มีสัญญาณว่าผู้นั้นขาดสติโดยเป็นผลมาจากสารเสพติด ถ้าพบว่าผู้นั้นมีระดับแอลกอฮอล์อยู่ในกระแสเลือดไม่น้อยกว่า 0.8 กรัมต่อลิตร หรือมากกว่า หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจมากกว่า 0.4 มิลลิกรัมต่อลิตร จะถูกลงโทษโดยจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกิน 4,500 ยูโร

II. ความผิดฐานขับรถในขณะที่เสพสิ่งเสพติดจะมีโทษเท่ากับความผิดตามมาตรานี้

III. ความผิดตาม I และ II ของมาตรานี้ ทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิดจะถูกบังคับไปตาม มาตรา 325-1 ถึง 325-3

IV. ผลของการกระทำผิดตามมาตรานี้ ผู้กระทำความผิดจะถูกหักแต้มจากใบขับขี่ซึ่งลง ครึ่งหนึ่ง

V. ความผิดตามมาตรานี้ให้รวมไปถึงผู้ที่ร่วมทางไปกับนักเรียนฝึกหัดขับรถด้วย

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

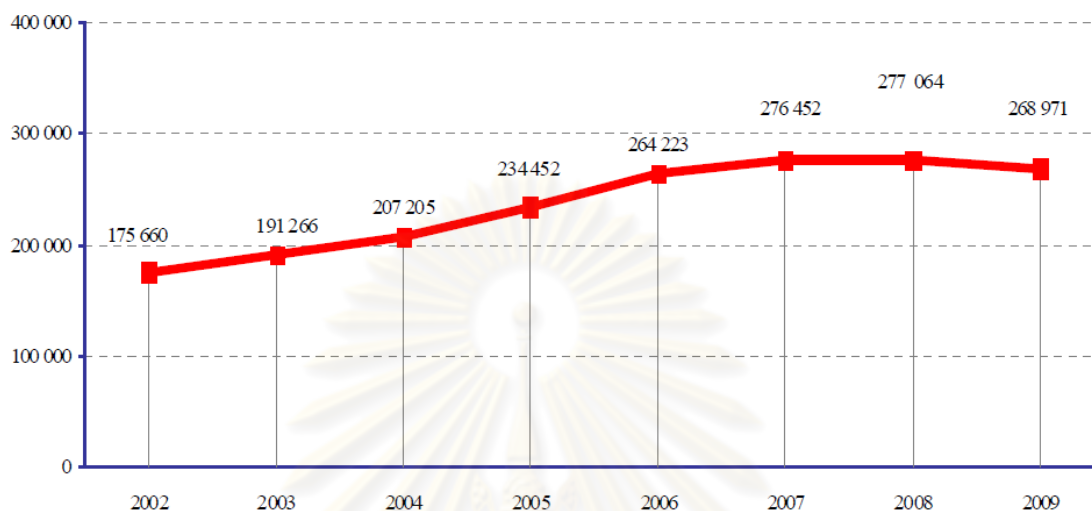
ตารางที่ 3.3 ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำผิดในข้อหาขับรถโดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศส¹⁸

ความผิดฐานขับรถโดยมีแอลกอฮอล์อยู่ในกระแสเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด		2007	2008	2009	การเปลี่ยนแปลง
ความผิดร้ายแรง	การมีเมามากอย่างชัดเจน	8144	8051	7245	-10%
	ปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่าหรือเท่ากับ 0.8 g ต่อเลือดหนึ่งลิตร	164690	163708	159795	-2.4%
	รวม	177338	176443	171416	-2.8%
ความผิดสถานเบา	ปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 g ต่อเลือดหนึ่งลิตร	98456	99968	96888	-3.1%

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁸ Direction de la modernisation et l'action territoriale sous-direction de la circulation et de la securite routieres Bureau de la Securite et de la Reglementation routieres. Bilan statistique des infractions au code de la route 2009: LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE. Paris, 2009.

รูปที่ 3.1 กราฟแสดงจำนวนผู้กระทำผิดในข้อหาขับรถโดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศส¹⁹



จากสถิติตามกราฟข้างต้นจะเห็นได้ว่าแนวโน้มการกระทำผิดในข้อหาขับรถโดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในประเทศฝรั่งเศส มีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆตั้งแต่วันที่ 2005 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงปัจจัยทางด้านกฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เนื่องจากในปี 2004 นั้น ได้เริ่มมีการประกาศแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญาในส่วนที่จะนำโทษระดับกลางมาใช้กับผู้กระทำผิด ส่งผลให้ตั้งแต่วันที่ 2005 เป็นต้นมาแนวโน้มการกระทำผิดในข้อหานี้มีแนวโน้มลดลง ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดขึ้นของประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากประเทศฝรั่งเศสถือเป็นประเทศในแถบยุโรปที่มีพัฒนาการในการป้องปรามการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรา 235-1

1. ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะหรือร่วมทางไปกับผู้ฝึกหัดขับขี่ เมื่อมีผลจากการตรวจเลือดทำให้พบว่ามีการใช้ยาหรือสารเสพติด จะถูกลงโทษโดยจำคุก 2 ปี หรือปรับ 4,500 ยูโร

¹⁹ Direction de la modernisation et l'action territoriale sous-direction de la circulation et de la securite routieres Bureau de la Securite et de la Reglementation routieres. Bilan statistique des infractions au code de la route 2009: LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE. Paris, 2009.

ในกรณีที่ผู้ขับขี่นั้นอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์อีกด้วย โดยที่มีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดหรือในลมหายใจมากกว่าที่กำหนดตามพระราชบัญญัตินี้ โทษจะเพิ่มขึ้นเป็นจำคุก 3 ปี หรือปรับ 9,000 ยูโร

II. ผู้ใดที่มีความผิดตามมาตรานี้จะได้รับโทษเพิ่มเติม ดังนี้

1. ถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 3 ปี
2. การถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่นี้ จะไม่อนุญาตให้มีการขอใบขับขี่ใหม่เป็นเวลา 3 ปี
3. ถูกพิพากษาให้ทำงานบริการสาธารณะ ตามมาตรา 131-8 ของประมวล

กฎหมายอาญา

4. โทษปรับรายวันภายใต้เงื่อนไขของมาตรา 131-5 และ 131-25 ของประมวล
- กฎหมายอาญา

5. ห้ามขับยานพาหนะใดๆ ที่อยู่บนบก เป็นเวลา 5 ปี
6. ต้องเข้ารับการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน
7. ต้องเข้ารับการฝึกอบรมเกี่ยวกับยาเสพติด

III. ความผิดตาม I และ II ของมาตรานี้ ทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิดจะถูกบังคับไปตามมาตรา 325-1 ถึง 325-3

IV. ผลของการกระทำผิดตามมาตรานี้ ผู้กระทำความผิดจะถูกหักแต้มจากใบขับขี่ซึ่งลงครั้งหนึ่ง

ตารางที่ 3.4 ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำความผิดในข้อหาขับขี่ยานพาหนะในขณะที่อยู่ในฤทธิ์ของสารเสพติด²⁰

	ปี							ความเปลี่ยนแปลง
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
ขับขี่ยานพาหนะขณะใช้ยา	70	1 577	4 409	6 359	8 917	12 640	20 968	+ 66%

²⁰ Direction de la modernisation et l'action territoriale sous-direction de la circulation et de la securite routieres Bureau de la Securite et de la Reglementation routieres. Bilan statistique des infractions au code de la route 2009: LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE. Paris, 2009.

	ปี							ความเปลี่ยนแปลง
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
ปฏิเสธที่จะได้รับการตรวจการใช้ยา	5	112	435	193	232	304	489	+ 61%
รวม	75	1 689	4 844	6 552	9 149	12 944	21 457	+ 66%

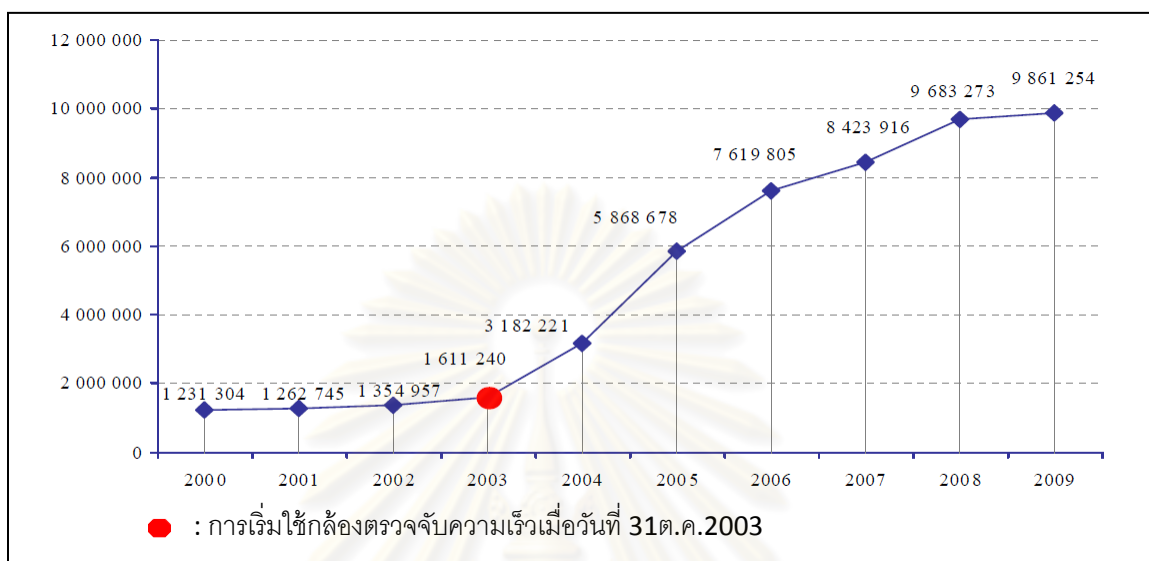
จากตารางจะเห็นได้ว่า การใช้สารเสพติดในขณะขับรถมีผู้ถูกจับจากการกระทำผิดมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากในประเทศฝรั่งเศสนั้นถือเป็นประเทศที่เข้มงวดในการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดโดยนโยบายของประเทศฝรั่งเศสมีการตระหนักในการควบคุมตรวจสอบและจับกุมการกระทำผิดเกี่ยวกับยาเสพติดและผู้ใช้ยาเสพติด ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายเข้มงวดมากขึ้นเรื่อยๆ ดังจะเห็นได้จากสถิติในตาราง แต่ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าสถิติการกระทำผิดในข้อหานี้จะเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ แต่สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่อยู่ในฤทธิ์ของสารเสพติดหรือแอลกอฮอล์ในประเทศฝรั่งเศสมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องดังที่จะกล่าวในบทต่อไป รวมทั้งสถิติของผู้เสียชีวิตเนื่องจากการกระทำผิดในฐานะเหล่านี้ ทำให้เราเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด รวมถึงมาตรการในการนำโทษไปใช้กับผู้กระทำผิดอย่างเหมาะสมถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะควบคุมให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นให้แก่ผู้ขับขี่ตามท้องถนน ซึ่งถือเป็นการคุ้มครองสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรา 413-1

ผู้ใดขับขี่รถยนต์โดยมีความเร็วเกินกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยพบว่าเป็นการกระทำผิดซ้ำเป็นครั้งที่สอง จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 3,750 ยูโร โดยมีเงื่อนไขเป็นไปตามมาตรา 132-11 (กระทำความผิดซ้ำภายในระยะเวลาสามปีนับแต่การกระทำความผิดครั้งก่อน)

ผู้ใดที่มีความผิดตามมาตรานี้จะได้รับโทษเพิ่มเติม ดังนี้ ถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 3 ปี ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่นี้ จะไม่อนุญาตให้มีการขอใบขับขี่ใหม่เป็นเวลา 3 ปี ถูกพิพากษาให้ทำงานบริการสาธารณะ ตามมาตรา 131-8 ของประมวลกฎหมายอาญา โทษปรับรายวันภายใต้เงื่อนไขของมาตรา 131-5 และ 131-25 ของประมวลกฎหมายอาญา ห้ามขยับยานพาหนะใดๆ ที่อยู่บนบก เป็นเวลา 5 ปี หรือ ต้องเข้ารับการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน และทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิดจะถูกบังคับไปตาม มาตรา 325-1 ถึง 325-3

รูปที่ 3.2 กราฟแสดงจำนวนผู้กระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย²¹



การกระทำความผิดในข้อหาขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยนั้น จะเห็นได้ว่ามีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด เริ่มตั้งแต่ปี 2003 เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายโดยใช้กล้องตรวจจับความเร็วทำให้การบังคับใช้กฎหมายในข้อหานี้มีประสิทธิภาพอย่างสูง แต่ตั้งแต่ปี 2004 เป็นต้นมา การเลือกใช้โทษระดับกลางในส่วนของโทษกักขังนั้น ซึ่งประกาศใช้เพิ่มเติมในประมวลกฎหมายอาญาในปีดังกล่าว ก็ส่งผลให้แนวโน้มการกระทำความผิดในฐานนี้เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากปีก่อน จนถึงในปัจจุบันก็มีแนวโน้มที่จะลดลงเรื่อยๆ

ข. การนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามกฎหมายจราจรของประเทศไทย

การกำหนดโทษในความผิดจราจรของประเทศไทยจะถูกกำหนดโทษที่จะลงตามประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศสซึ่งการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามกฎหมายจราจรของประเทศไทยนั้นจะใช้กฎหมายอาญาเป็นโทษทางเลือกซึ่งเปลี่ยนมาจากโทษจำคุกในโทษระดับกลางซึ่งลักษณะของโทษกักขังและวิธีการที่นำมาใช้จะอยู่ในมาตรา 132-25 ถึง มาตรา 132-26-

²¹ Direction de la modernisation et l'action territorial sous-direction de la circulation et de la securite routieres Bureau de la Securite et de la Reglementation routieres. Bilan statistique des infractions au code de la route 2009: LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE. Paris, 2009.

2 ของประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศสซึ่งเป็นโทษกักขังรูปแบบกึ่งกักขัง (detention center) และรูปแบบกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance)

การบังคับใช้โทษตามพระราชบัญญัติจรรยาของประเทศฝรั่งเศสนั้น ความผิดที่มีโทษจำคุกในกฎหมายฉบับนี้ถือเป็นโทษระดับกลาง เนื่องจากมีโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปีโดยศาลสามารถเลือกโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำผิดซึ่งอาจจะกำหนดโทษทางเลือกโดยการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังตามประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศส มาตรา 131-4 และ มาตรา 132-19 โดยในกรณีที่ศาลจะเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังได้นั้น นั้น จะสามารถเปลี่ยนได้ในกรณีที่โทษระดับกลางของกฎหมายฝรั่งเศสกล่าวคือเป็นโทษจำคุกไม่เกินสิบปี ตามประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสมาตรา 131-4 และการกำหนดโทษของศาลตามมาตรา 132-19 ศาลจะเลือกกำหนดโทษจำคุกไม่น้อยกว่าโทษขั้นสูงเท่าไรก็ได้ นอกจากนี้ศาลสามารถเลือกกำหนดโทษทางเลือกเป็นพิเศษสำหรับโทษจำคุกขนาดกลางก็ได้ และเมื่อศาลได้ลงโทษผู้กระทำความผิดเหล่านั้นด้วยโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ศาลสามารถพิจารณาให้เงื่อนไขในมาตรา 132-25 – 132-26-2 ว่าศาลจะใช้โทษกักขังรูปแบบใดกับผู้กระทำผิดและใช้มาตรการใดกับผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคลไป ซึ่งรายละเอียดของกฎหมายจรรยาและประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศสที่เกี่ยวข้อง มีดังต่อไปนี้²²

ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศส ค.ศ. 1993

ส่วนที่ 1 โทษทางอาญาสำหรับบุคคลธรรมดา

ส่วนย่อยที่สอง

โทษของความผิดระดับกลาง

มาตรา 131-4 โทษจำคุกของโทษระดับกลางมีระยะเวลาดังนี้

1. จำคุกไม่เกิน 10 ปี

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกสิบปีที่เป็นความผิดมหัศจรรย์โทษนั้น เป็นความผิดที่มีอัตราโทษคาบเกี่ยวกับอัตราโทษต่ำสุดของความผิดอุกฤษฏ์โทษ ความผิดประเภทนี้จะมีชื่อเรียกเฉพาะว่า “ความผิดมหัศจรรย์โทษ - อุกฤษฏ์โทษ” (Les délits-crimes) ในการให้คำจำกัดความของความผิดบางฐานนั้นได้กล่าวถึงความผิดมหัศจรรย์โทษที่มีอัตราโทษจำคุกสิบปีไว้รวมกับความผิดอุกฤษฏ์โทษ เช่น คำจำกัดความของคำว่า “ซ่องโจร” (L'association de malfaiteurs) ซึ่งหมายความว่า

²² Legifrance. [France Penal Code](http://www.legifrance.gouv.fr/html/codes_traduits/code_penal_textan.htm). [Online], 25 March 2002. Available from :

ถึงกลุ่มบุคคลที่รวมตัวกันขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการเตรียมการกระทำความผิดอุกฤษฏ์โทษฐานหนึ่งหรือหลายฐาน หรือความผิดฆังฉิมโทษที่มีอัตราโทษจำคุกสิบปีฐานหนึ่งหรือหลายฐาน ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 450-1

ก่อนที่จะมีการปฏิรูปประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสนั้น อัตราโทษสูงสุดของความฆังฉิมโทษ คือ จำคุกห้าปี ความผิดที่อัตราโทษจำคุกสูงกว่าห้าปีจึงเป็นความผิดอุกฤษฏ์โทษ ต่อมาเมื่อปฏิรูปประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสและประกาศใช้บังคับเมื่อปี ค.ศ. 1993 โทษจำคุกสูงสุดของความผิดฆังฉิมโทษได้ปรับเพิ่มขึ้นมาเป็นสิบปี เท่ากับฝ่ายนิติบัญญัติได้ขยายขอบเขตของความผิดฆังฉิมโทษออกไปอย่างมาก การขยายขอบเขตของความผิดฆังฉิมโทษมีผลทำให้ความผิดฆังฉิมโทษที่มีอัตราโทษจำคุกสิบปีต้องอยู่ภายใต้ระบบการดำเนินคดีที่เคร่งครัดใกล้เคียงกับระบบที่ใช้กับความผิดอุกฤษฏ์โทษ

ตัวอย่างเช่น ถ้าเป็นการกระทำความผิดซ้ำ สำหรับการกระทำความผิดฆังฉิมโทษที่มีอัตราโทษจำคุกสิบปีจะมีรูปแบบการดำเนินคดีเช่นเดียวกับความผิดอุกฤษฏ์โทษ (ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสมาตรา 132-8 และ 132-9) และถ้าศาลอาญาลงโทษตั้งแต่สิบปีขึ้นไป ซึ่งรวมทั้งความผิดฆังฉิมโทษที่กำหนดโทษจำคุกไว้สิบปี ผู้ถูกลงโทษจะถูกบังคับโทษเด็ดขาดในระยะเวลาหนึ่งเรียกว่า “ระยะเวลาบังคับโทษเด็ดขาด” (La period de sûreté) ซึ่งภายในระยะเวลานั้นผู้ต้องโทษไม่สามารถได้รับประโยชน์จากการรอกการลงโทษ การอยู่นอกเรือนจำ การได้รับอนุญาตให้ออกนอกเรือนจำ ระบบกึ่งเสรีภาพ และการปล่อยตัวโดยมีเงื่อนไข ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 132-23

นอกจากนี้ กฎหมายฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม ค.ศ. 1996 ที่กำหนดระบบการขังชั่วคราวสำหรับความผิดฆังฉิมโทษที่มีอัตราโทษจำคุกสิบปีไว้ทำนองเดียวกับระบบการขังชั่วคราวของความผิดอุกฤษฏ์โทษ กล่าวคือ ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดฆังฉิมโทษดังกล่าวจะถูกปฏิบัติเช่นเดียวกับผู้ถูกกล่าวหาในความผิดอุกฤษฏ์โทษ ซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดระยะเวลาสูงสุดของการอนุญาตให้ขังชั่วคราวไว้ ตัวอย่างของความผิดฆังฉิมโทษที่มีอัตราโทษจำคุกสิบปี เช่นความผิดฆังฉิมโทษฐานค้ายาเสพติดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 222-36 ถึง 222-38 เป็นต้น

2. จำคุกไม่เกิน 7 ปี

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกเจ็ดปี ได้แก่ การกระทำของบุคคลผู้ได้รับมอบหมายโดยสภาพหรือโดยอาชีพ หรือโดยหน้าที่หรือภารกิจถาวรหรือชั่วคราว ให้เก็บรักษาข้อมูล ความรู้ทางเทคนิค (procédé) วัตถุ เอกสาร ข้อมูลคอมพิวเตอร์ หรือระบบข้อมูลที่มีลักษณะเป็นความลับของการ

ป้องกันประเทศ ทำลาย บิดเบือน ยักยอก หรือทำซ้ำ หรือนำไปเปิดเผยต่อสาธารณะหรือบุคคลที่ไม่อยู่ในฐานะเกี่ยวข้อง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 413-10

3. จำคุกไม่เกิน 5 ปี

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกห้าปี ได้แก่

- ความผิดที่กระทำโดยความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมยานยนต์ภาคพื้นดินเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย (มาตรา 221-6-1)

- ความผิดฐานประทุษร้ายต่อผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ไม่สามารถประกอบการทำงานตามปกติได้เป็นเวลาเกินกว่าแปดวันตามมาตรา 222-11 หากปรากฏว่าเป็นการกระทำต่อผู้เยาว์ซึ่งมีอายุไม่เกินสิบห้าปีหรือต่อบุคคลผู้ซึ่งอ่อนแออันเนื่องมาจากอายุ โรค ความพิการ ความบกพร่องทางกายหรือจิตใจ ผู้มีครรภ์ ซึ่งมีสภาพปรากฏชัดเจนหรือผู้กระทำความผิดรู้ถึงสภาพดังกล่าว หรือเหตุอื่นๆ ที่ทำให้ต้องรับโทษหนักขึ้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 222-12

- ความผิดฐานประทุษร้ายซึ่งกระทำเป็นอาจิดต่อผู้เยาว์ซึ่งมีอายุไม่เกินสิบห้าปี หรือต่อบุคคลผู้ซึ่งอ่อนแออันเนื่องมาจากอายุ โรค ความพิการ ความบกพร่องทางกายหรือจิตใจ ผู้มีครรภ์ ซึ่งมีสภาพปรากฏชัดเจนหรือผู้กระทำความผิดรู้ถึงสภาพดังกล่าว จนเป็นเหตุให้ผู้เสียหายไม่สามารถประกอบการทำงานตามปกติได้ไม่เกินกว่าแปดวันตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 222-14 อนุมาตรา 4

4. จำคุกไม่เกิน 3 ปี

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกสามปี ได้แก่

- ความผิดฐานประทุษร้ายต่อผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ไม่สามารถประกอบการทำงานตามปกติได้เป็นเวลาเกินกว่าแปดวันตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 222-11

- ความผิดฐานประทุษร้ายต่อผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ไม่สามารถประกอบการทำงานตามปกติได้เป็นเวลาตั้งแต่แปดวันลงมา หรือไม่เป็นเหตุให้ไม่สามารถประกอบการทำงานตามปกติ แต่เป็นการกระทำต่อผู้เยาว์ซึ่งมีอายุไม่เกินสิบห้าปี หรือต่อบุคคลผู้ซึ่งอ่อนแออันเนื่องมาจากอายุ โรค ความพิการ ความบกพร่องทางกายหรือจิตใจ ผู้มีครรภ์ ซึ่งมีสภาพปรากฏชัดเจนหรือผู้กระทำความผิดรู้ถึงสภาพดังกล่าว หรือเหตุอื่นๆ ที่ทำให้ต้องรับโทษหนักขึ้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 222-13

5. จำคุกไม่เกิน 2 ปี

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกสองปี ได้แก่ ความผิดฐานประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้ผู้อื่นไม่สามารถประกอบการทำงานตามปกติได้เป็นเวลาเกินกว่าสามเดือนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 222-19

6. จำคุกไม่เกิน 1 ปี

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกหนึ่งปี ได้แก่ การกระทำการศึกษาลักษณะพันธุกรรมของบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์ทางการแพทย์โดยไม่ได้รับความยินยอมของบุคคลดังกล่าวก่อน ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 226-25

7. จำคุกไม่เกิน 6 เดือน

ความผิดที่ระวางโทษจำคุกหกเดือน ได้แก่ การชู้ว่ากระทำความผิดอุกฤษฏ์โทษหรือความผิดมิชฌิมโทษต่อผู้อื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 222-17

8. จำคุกไม่เกิน 2 เดือน

ส่วนย่อยที่สาม

การกำหนดโทษของศาล

มาตรา 132-19 เมื่อผู้กระทำผิดถูกลงโทษโดยพิพากษาให้จำคุก ศาลจะลงโทษจำคุกโดยน้อยกว่าโทษขั้นสูงที่กำหนดไว้ก็ได้

ศาลจะเลือกกำหนดโทษทางเลือกเป็นพิเศษสำหรับการกระทำความผิดระดับกลางก็ได้

บทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศสที่เกี่ยวข้องกับการนำโทษกักขังนำมาใช้กับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร

ส่วนที่สอง (PERSONALIZATION OF PENALTIES) ส่วนย่อยที่หนึ่ง

โทษกักขัง

มาตรา 132-25

เมื่อศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี โทษที่ศาลลงนั้นผู้กระทำผิดอาจรับโทษเป็นโทษกักขังแทน เมื่อผู้กระทำผิดได้แสดงให้เห็นว่ายินยอมหรือ ตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมพิเศษ

เพื่อที่จะได้รับการแก้ไขฟื้นฟูจากสังคม หรือ เขาเป็นผู้หาเลี้ยงหลักของครอบครัว หรือ ได้แสดงความ ต้องการที่จะรับการรักษาทางการแพทย์ โดยการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกึ่งกักขังจะถูกดำเนินการ โดยกักขังบุคคลนั้นภายนอกเรือนจำอย่างเป็นระบบ

มาตรา 132-26

ผู้กระทำผิดที่ถูกลงโทษโดยโทษกึ่งกักขังนั้นจะถูกบังคับให้อยู่ในสถาบันที่ใช้เป็น สถานที่กักขังที่กำหนดโดยผู้พิพากษาที่กำหนดโทษตามระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับทำให้สมบูรณ์ตาม ความยินยอม , การอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด, การฝึกฝนเป็นพิเศษ, การมีส่วนร่วมในครอบครัว หรือการเข้ารับการรักษาทางการแพทย์ ในการพิจารณาว่าเขาได้ปฏิบัติตามข้อบังคับของโทษกึ่งกักขัง นั้น เขาจะต้องอยู่ในสถานที่ที่กำหนดระหว่างวัน เมื่อการได้รับอนุญาตให้ออกไปภายนอกสถานที่ กักขังของเขาได้หยุดลง ผู้กระทำผิดที่ได้รับประโยชน์จากการได้รับอนุญาตให้ออกไปภายนอกสถานที่ กักขัง คือผู้ที่มีอาชีพหรือทำงานภายนอกสถานที่กักขัง โดยผู้นั้นจะได้รับการตรวจสอบระหว่างทำงาน โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจและศาลที่พิจารณาคดีอาจกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม ตามมาตรา 132-43ถึง 132- 46 สำหรับผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโทษกึ่งกักขังหรือผู้กระทำผิดที่ได้รับอนุญาตให้ออกไปภายนอก สถานที่กักขัง

มาตรา 132-26-1

เมื่อศาลได้พิจารณากำหนดโทษจำคุกแก่ผู้กระทำผิดไม่เกิน 1 ปี ศาลสามารถเปลี่ยน โทษจำคุก ให้เป็นการกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance) เมื่อผู้กระทำผิดได้ แสดงให้เห็นว่ายินยอมหรือตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมพิเศษ หรือถูกจ้างงานชั่วคราวด้วยความตั้งใจ ของเขาที่จะเข้ารับการแก้ไขฟื้นฟูจากสังคมหรือเขาเป็นผู้ที่หาเลี้ยงครอบครัว หรือมีความจำเป็นที่ จะต้องเข้ารับการรักษาทางการแพทย์ การตัดสินใจที่จะกำหนดโทษกักขังด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ขึ้นอยู่กับความยินยอมของจำเลย ผู้ซึ่งได้แจ้งให้ทนายตั้งแต่แรกว่าเขาต้องการความช่วยเหลือจาก ทนาย ซึ่งในภายหลังประธานแห่งเนติบัณฑิตยสภาได้แต่งตั้งทนายให้เขาอย่างเหมาะสม ก่อนที่ จำเลยจะได้ให้ความยินยอม

ในกรณีที่จำเลยเป็นผู้เยาว์ ความยินยอมนี้จะขึ้นอยู่กับผู้ที่อำนาจปกครองของผู้เยาว์ นั้น ซึ่งผู้กระทำผิดนั้นได้ถูกกักขังไว้ในสถานที่กักขัง ตามมาตรา 397-4 ของประมวลกฎหมายพิจารณา ความอาญา ศาลที่พิจารณาคดี อาจออกคำสั่งให้กักขังในสถานที่ที่กำหนด ภายใต้การกักขังแบบ อิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance)

มาตรา 132-26-2

สำหรับผู้กระทำผิดที่ได้รับโทษกักขังโดยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance) จะถูกห้ามไม่ให้ออกจากสถานที่อยู่อาศัยหรือสถานที่อื่นซึ่งกำหนดโดยศาลที่บังคับโทษนั้น นอกเหนือระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยระยะเวลาและสถานที่ที่จะถูกตัดสินและพิจารณาด้วยข้อเท็จจริงตามที่ผู้กระทำผิดได้แลกเปลี่ยนหรือยอมรับ แสดงให้เห็นว่ายินยอมหรือตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมพิเศษ หรือถูกจ้างงานชั่วคราวด้วยความตั้งใจของเขาที่จะเข้ารับการแก้ไขฟื้นฟูจากสังคมหรือเขาเป็นผู้ที่หาเลี้ยงครอบครัว หรือมีความจำเป็นที่จะต้องเข้ารับการรักษาทางการแพทย์ การถูกกักขังภายใต้การกักขังแบบอิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance) ยังส่งผลผูกพันให้ผู้กระทำผิดจะต้องปฏิบัติตามหมายเรียกของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งถูกกำหนดโดยศาลผู้ซึ่งบังคับโทษนั้น

สรุป

จากข้อมูลของประเทศสหรัฐอเมริกาในมลรัฐนิวแฮมเชียร์และวอชิงตันนั้น รูปแบบการใช้โทษกักขังซึ่งนำมาบังคับใช้กับผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรของทั้งสองรัฐนั้น ก็มีรูปแบบที่แตกต่างกันแต่นำมาใช้กับฐานความผิดในกฎหมายจราจรที่เหมือนกัน คือในส่วนของมลรัฐนิวแฮมเชียร์จะนำโทษกักขังในรูปแบบวิธีการนำโทษจำคุกมาใช้ก่อนแล้วตามด้วยโทษกักขัง โดยให้จำคุกในระยะเวลาสั้นมากและนำมากักขังในช่วงระยะเวลาหนึ่งที่ยังพอต่อการแก้ไขผู้กระทำความผิดในฐานความผิดนั้นๆ โดยโทษกักขังของมลรัฐนิวแฮมเชียร์นั้นจะมีลักษณะพิเศษคือ จะมีการกักขังในสถานกักขังและแทรกแซงผู้กระทำความผิดของรัฐที่เกี่ยวกับความผิดฐานซ้ำซ้อนในระหว่างมีหมายซึ่งเป็นสถานที่ที่ออกแบบการแก้ไขฟื้นฟูเป็นลักษณะเฉพาะตามกฎหมายจราจรของมลรัฐนิวแฮมเชียร์ ส่วนในมลรัฐวอชิงตันนั้นก็จะมีรูปแบบการนำโทษกักขังในรูปแบบการกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (electronic monitoring) ซึ่งเป็นการกักขังในบ้านรูปแบบหนึ่ง ระยะเวลาของการลงโทษกักขังนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดหรือการกระทำความผิดซ้ำ และในกรณีมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดหรือสิ่งเสพติดในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมาก หรือมีการกระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง ผู้กระทำความผิดจะถูกลงโทษจำคุกควบคู่ไปกับการกักขัง ซึ่งในส่วนกฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น จะบัญญัติโทษกักขังเข้าไปในกฎหมายจราจรของแต่ละมลรัฐเลย ถือเป็นมาตรการป้องปรามผู้กระทำผิดซึ่งบัญญัติโทษกักขังไว้เพื่อข่มขู่เพื่อให้ผู้ซ้ำที่ควบคุมพฤติกรรมซ้ำซ้อนของตนให้เป็นที่ไปอย่างเหมาะสม

แต่ในรูปแบบการนำโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำผิดในความผิดจรรยาบรรณของประเทศฝรั่งเศส จะคล้ายคลึงกับของประเทศไทย กล่าวคือ จะนำโทษกักขังซึ่งถือเป็นโทษระดับกลางมาใช้โดยดุลยพินิจของศาล โดยมาตรการนำโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำผิดของประเทศฝรั่งเศสเริ่มในปี 2004 โดยเพิ่มดุลยพินิจให้ศาลนำโทษมาใช้ให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดโดยโทษในกฎหมายฝรั่งเศสนั้น จะไม่มีการบัญญัติโทษขั้นต่ำไว้เพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวางมากขึ้น ซึ่งในประเทศฝรั่งเศสจะมีการนำโทษกักขังมาใช้กับกฎหมายจรรยาบรรณโดยผ่านทางประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศส ซึ่งจะมีรูปแบบที่แตกต่างของประเทศไทย กล่าวคือ ในมาตรา 23 ของประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยนั้น จะนำโทษกักขังมาใช้ในกรณีที่เปลี่ยนจากโทษจำคุกที่ศาลลงแก่ผู้กระทำผิดไม่เกินระยะเวลาสามเดือน และผู้นั้นต้องไม่เคยถูกลงโทษจำคุกมาก่อน แต่ในกรณีของประเทศฝรั่งเศสจะนำมาใช้ในกรณีที่ศาลลงโทษจำคุกแก่จำเลยไม่เกิน 1 ปี ตามมาตรา 132-25 ถึงมาตรา 132-26-2 โดยโทษกักขังของประเทศฝรั่งเศสนั้น ศาลสามารถเลือกใช้ได้ถึงสองประเภท คือโทษกักขังประเภทการกักขังแบบอิเล็กทรอนิกส์ (electronic surveillance) และรูปแบบการกักขังแบบโทษกึ่งกักขัง



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

การนำเอาโทษกักขังมาบังคับใช้กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วถึงลักษณะความผิด สถิติการกระทำความผิด และผลกระทบของคดีความผิดจราจรในประเทศไทย ซึ่งถึงแม้รัฐจะพยายามใช้มาตรการต่างๆ ทั้งการรณรงค์, คำขวัญ และโทษทางกฎหมาย ต่อความผิดประเภทนี้ แต่จำนวนผู้กระทำความผิดหาได้ลดน้อยลงไม่ กลับเพิ่มขึ้นทุกที ทั้งนี้อาจเป็นเพราะคนไทยไม่ตระหนักถึงภัยอันตรายโดยมักจะคิดว่าอาจไม่เกิดขึ้นกับตน ขาดระเบียบวินัย และ ค่อนข้างจะทำอะไรตามใจตนเองเสมอ การใช้มาตรการสร้างจิตสำนึกนั้นจึงมักจะไม่ได้ผลกับความผิดประเภทนี้ ส่วนโทษทางกฎหมายนั้นเนื่องจากความผิดจราจรเป็นความผิดที่เกิดจากข้อห้าม (Mala Prohibita) ซึ่งส่วนใหญ่โทษจะไม่สูง คดีส่วนใหญ่จึงมักจะถูกรอการลงโทษและคุมประพฤติแทน เมื่อเป็นเช่นนี้ ความเกรงกลัวของโทษทางอาญาจึงมีน้อยกว่าความผิดที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อสังคมประเภทอื่นๆ ด้วยเหตุนี้นานาประเทศจึงพยายามสร้างมาตรการที่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างจริงจังกับความผิดจราจร เช่น การนำเอาโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำความผิด ความผิดถูกจำกัดเสรีภาพ แทนที่จะถูกรอการลงโทษ หรือรอการกำหนดโทษ แล้วใช้มาตรการคุมประพฤติ ถ้าความผิดนั้นมีทั้งโทษจำคุก และ อัตราโทษจำคุกน้อย

4.1 สถานการณ์และแนวโน้มการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร

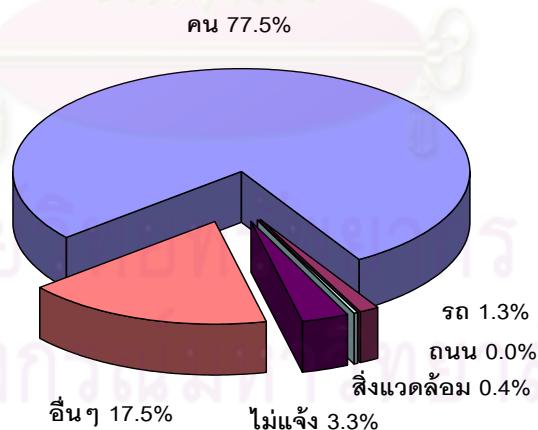
ประเทศไทยมีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเฉลี่ย 75,000 ครั้งต่อปี มีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 13,000 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ต่ำกว่าปีละ 900,000 ราย โดยการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศไทยนั้น มีการยกให้เป็นวาระแห่งชาติ ในปี พ.ศ. 2544 และมีการปฏิบัติงานต่อเนื่องมาถึง 3 ระยะเวลา แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของไทยยังคงอยู่ในอันดับที่ 5 ของสถิติโลก ส่งผลให้ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาประเทศไทยมีมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 2 แสนล้านบาท คิด 2.8% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ¹ จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นความเสียหายที่กระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน และความปลอดภัยของสังคมเป็นอย่างมาก ซึ่ง

¹ กรมการขนส่งทางบก. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา :

แนวโน้มของความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางจราจรในความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น สามารถพิจารณาได้จากดัชนีการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน (Fatality Index หมายถึง ร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตทั้งหมด) ปรากฏว่าตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา ทิศทางของดัชนีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือในปี 2549 ดัชนีการเสียชีวิตคิดเป็น ร้อยละ 13.22 ต่อปี เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 13.66 ต่อปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 13.99 ต่อปี และในปี 2552 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.58² ต่อปี

จะเห็นได้ว่าสถานการณ์ความสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สินในอุบัติเหตุจราจรเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวทำให้เห็นได้ถึงความบกพร่องในการป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางจราจรโดยจากการศึกษาพบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรจากสถิติคดีจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า เมื่อจำแนกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากสถิติคดีและมาวิเคราะห์ในปัจจุบันหลัก 4 ประการ คือ คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม พบว่ามีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากคนถึง 77.5% จากรถ 1.3% และจากสิ่งแวดล้อม 0.4% (เช่น สัตว์วิ่งตัดหน้า) โดยไม่มีสาเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านถนนดังกราฟข้างล่าง

รูปที่ 4.1 กราฟวงกลมจำแนกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากสถิติคดีจราจร



ที่มา: กองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

² กรมการขนส่งทางบก. สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนปี 2551 และในปี 2552. [ออนไลน์].

เนื่องจากปัจจัยทางด้านคนนั้นก็คือ ปัจจัยในด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่นั่นเองที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียในด้านชีวิตและทรัพย์สิน โดยมาตรการทางกฎหมายดังเช่นโทษ สามารถที่จะกำหนดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เพิ่มความระมัดระวัง ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อสังคมที่เพิ่มมากขึ้นได้ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ในส่วนของมาตรการกำหนดโทษที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แต่ในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน การกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยมียอดของผู้ต้องหาในคดีดังกล่าวตามสถิติดังด้านล่างนี้³

ตารางที่ 4.1 ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ปี	ผู้ต้องหา		รวม
	จับกุม	หลบหนี	
2550	20,661	6,493	27,154
2551	25,883	15,168	41,051
2552	37,031	20,282	57,313

จะเห็นได้จากสถิติข้างต้นว่าแนวโน้มการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ แสดงให้เห็นถึงมาตรการป้องปรามทางทางกฎหมายที่ไม่สามารถส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและสังคมโดยรวมเป็นอย่างมาก ทำให้ความปลอดภัยสาธารณะของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังสถิติเหล่านี้

ตารางที่ 4.2 ตารางความเสียหายในทรัพย์สินอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522⁴

ปี	มูลค่าทรัพย์สินที่เสียหายจากคดีตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 (บาท)
2551	98,973,071
2552	115,982,760
2553	143,765,815

³ ข้อมูลจากกองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

⁴ ข้อมูลจากกองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตารางที่ 4.3 ตารางความเสียหายในชีวิตและร่างกายอันเนื่องมาจากการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ปี	ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล	
	ตาย	บาดเจ็บสาหัส
2551	4,432	2,443
2552	4,993	2,757
2553	5,209	2,471

ซึ่งแนวโน้มความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนเนื่องจากความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น แสดงให้เห็นถึงการขาดประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายที่จะควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อสังคม ซึ่งโทษทางอาญาที่จะนำมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายฉบับนี้ ก็ถือเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งส่งผลต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่ ต่อการส่งผลให้เกิดความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มมากขึ้น โดยในส่วนของความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมซึ่งเป็นความผิดที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดเป็นหลักนั้น ประเทศไทยมีแนวโน้มของการกระทำผิดประเภทนี้เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี แสดงให้เห็นถึงความปลอดภัยที่ลดลงของสังคมอันเนื่องมาจากปัจจัยด้านปริมาณของการกระทำผิดในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยต่อสังคมโดยตรง ดังสถิติต่อไปนี้⁵

ตารางที่ 4.4 ตารางแสดงปริมาณของการกระทำผิดในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยต่อสังคมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ปี	ประเภทคดี		
	ความผิดฐานขับรถขณะเมาสุราและสารเสพติด	ขับรถแข่งขັນ	ขับรถเร็วเกินอัตรา
2550	21,175	647	17,247
2551	34,108	307	14,252
2552	49,374	613	9,764

⁵ ข้อมูลจากกองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่าแนวโน้มการกระทำความผิดในความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น มีแนวโน้มมากขึ้นเรื่อยๆ ประกอบกับสถิติของความสูญเสียอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถิติบางประเภทคดีนั้น อาจจะนำมาพิจารณาเป็นหลักไม่ได้ อาทิเช่น คดีขับรถแข่งขัน และคดีขับรถเร็วเกินอัตรา ซึ่งขึ้นอยู่กับการกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่จราจรเป็นหลัก สถิติคดีประเภทเหล่านี้จึงแตกต่างจากสถิติคดีความผิดฐานขับรถขณะเมาสุราและสารเสพติดซึ่งมีการกวดขันวินัยจราจรอย่างมาก ประกอบกับมีการรณรงค์จากภาครัฐและภาคเอกชนแต่แนวโน้มของผู้กระทำความผิดในคดีเหล่านี้ยังคงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินจากความผิดตามกฎหมายนี้ ก็มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ ครอบคลุมไปถึงที่ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม

โดยคดีความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น มาตรการป้องกันโดยโทษทางอาญา พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยไม่ได้ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เป็นไปในแนวทางที่เหมาะสม แต่กลับทำให้สถิติการกระทำความผิดและความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งถ้าปราศจากมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมมาใช้ควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยกำหนดและนำโทษที่เหมาะสมมาบัญญัติไว้เพื่อเป็นมาตรการป้องกัน ช่มชู้ และควบคุมพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดได้อย่างเหมาะสมเพื่อนำมาซึ่งความปลอดภัยสาธารณะลดจำนวนความเสียหายที่แก่สังคม และประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

4.2 ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากสถิติการกระทำความผิดในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งเป็นความผิดที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด และความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้น ส่งผลให้เห็นว่าการบังคับใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ขาดประสิทธิภาพที่จะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่เพื่อมุ่งคุ้มครองสังคมจากความเสียหายและสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร อาจกล่าวได้ว่า การกำหนดบทลงโทษตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ ทำให้ไม่สามารถปกป้องสมาชิกในสังคมให้ได้รับความปลอดภัยได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้เพราะโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 คือโทษจำคุกและโทษปรับ โดยโทษจำคุกส่วนใหญ่ก็จะเป็นโทษจำคุกกระยะสั้น ซึ่งศาลมีทางเลือก

จำกัด คือเปลี่ยนการจำกัดระยะเวลาสั้นเป็นกักขัง กับการรอกการลงโทษ หรือรอกการกำหนดโทษแล้วใช้มาตรการคุมประพฤติ แต่เนื่องจากการรอกการลงโทษหรือรอกการกำหนดโทษแล้วใช้มาตรการคุมประพฤติในปัจจุบันมีปัญหาในทางปฏิบัติคือ

1. การรอกการลงโทษ หรือการรอกกำหนดโทษ แม้ว่าจะ เป็นวิธีการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้กระทำผิดและสังคมรอบข้างอย่างมาก แต่ก็ เป็นวิธีการที่ขัดกับความรู้สึกของประชาชนส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำผิด ด้วยเหตุนี้เอง การรอกการลงโทษหรือรอกการกำหนดโทษจะส่งผลให้ผู้ที่มีความเสียหายรู้สึกถึงความไม่เหมาะสมของโทษที่ผู้กระทำผิดได้รับ โดยดูจะเป็นการเบาไป ส่งผลให้ผู้กระทำผิดอาจไม่เข็ดหลาบในการกระทำผิดและไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายจึงไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตน

2. การรอกการลงโทษหรือรอกการกำหนดโทษเป็นการอนุญาตให้ผู้กระทำผิดปรับเข้าไปสู่สังคมเดิมก่อนที่ผู้กระทำผิดจะกระทำผิด แม้จะมีเงื่อนไขในการคุมประพฤติกำกับอยู่ แต่การส่งผู้กระทำผิดกลับไปหาปัจจัยที่ทำให้ผู้กระทำผิดในครั้งแรกก็เท่ากับว่าเป็นการส่งเสริมให้ผู้กระทำผิดซ้ำอีก และหากผู้ถูกคุมประพฤตินั้นเป็นอาชญากรอาชีพหรือผู้ถูกคุมประพฤติไม่ยอมกลับตัวเป็นคนดี เขาก็อาจกระทำผิดหรือประพฤติเป็นภัยต่อสังคมไปเรื่อย ๆ⁶

3. การที่ศาลจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมประพฤติผู้กระทำผิดประกอบ การลงโทษจำคุกได้อย่างเหมาะสมกับผู้กระทำผิดแต่ละราย ศาลจะต้องทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับพฤติการณ์ในการกระทำผิดและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับตัวผู้กระทำผิดที่เพียงพอ ดังนั้น ศาลอาจมีคำสั่งให้พนักงานคุมประพฤติทำการสืบเสาะและพินิจผู้กระทำผิดก่อนที่จะกำหนดโทษโดยศาลจะต้องรอรายงานการสืบเสาะจากพนักงานคุมประพฤติก่อนจึงจะทำการพิพากษาคดี การสืบเสาะและพินิจผู้กระทำผิดในแต่ละคดีนั้น อาจจะต้องใช้ระยะเวลาในการสืบหาข้อเท็จจริงต่างๆ ส่งผลทำให้การดำเนินกระบวนการพิจารณาของศาลจะต้องใช้เวลายาวนานขึ้นและเกิดความล่าช้าออกไป จนอาจทำให้มีคดีค้างคั่งค้างมากยิ่งขึ้น

4. อัตรากำลังของพนักงานคุมประพฤติไม่เพียงพอต่อการคุมประพฤติผู้กระทำผิด พนักงานคุมประพฤติถือเป็นผู้ที่มิบทบาทอย่างมากต่อผลสำเร็จของงานคุมประพฤติหากจำนวนพนักงานคุมประพฤติไม่เพียงพอต่อจำนวนของผู้ที่อยู่ในข่ายต้องถูกคุมประพฤติด้อย่อมส่งผลทำให้การคุมประพฤติ

⁶ ไชยณัฐ ธีระพัฒนนะ, “อาชญาวิทยาว่าด้วยการคุมประพฤติ”, ตุลพาห ปีที่ 4 เล่มที่ 10 (ตุลาคม 2500):703.

นั้นไม่อาจกระทำได้อย่างทั่วถึง และในที่สุดอาจทำให้การคุมประพฤตินั้นมีลักษณะเป็นแบบราชการ กล่าวคือ ผู้ที่ถูกคุมประพฤติจะมาพบเจ้าพนักงานคุมประพฤติเพียงเพราะเป็นหน้าที่ของตนที่จะต้องมาและเจ้าหน้าที่เองก็จะทำหน้าที่ตามหน้าที่ในแบบของราชการ ซึ่งไม่อาจที่จะเข้าถึงปัญหาของผู้ถูกคุมประพฤติได้ ส่งผลทำให้ในท้ายที่สุดแล้วการคุมประพฤติไม่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดและป้องกันการกระทำผิดได้⁷

ส่วนการทำงานบริการสังคมก็มีปัญหาและข้อขัดข้องดังนี้ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 วรรคสอง(1) ซึ่งจะเป็นกรณีที่ศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดไม่เกิน 3 ปี แต่มีเหตุอันควรปราณีจึงให้รอการลงโทษหรือรอการกำหนดโทษและมีคำสั่งให้คุมประพฤติผู้กระทำความผิด โดยกำหนดให้ผู้กระทำความผิดนั้นทำงานบริการสังคมแทนหากผู้กระทำความผิดนั้นยินยอม โดยจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้กระทำความผิดในประเภทของงานก่อนด้วย จึงไม่มีสภาพบังคับในตัวเองเช่นโทษ อีกทั้งมาตรการนี้ก็ไม่มีความเข้มแข็งเพียงพอในการบังคับโทษผู้กระทำความผิดให้ต้องกระทำตามเงื่อนไขอย่างครบถ้วนหากผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ศาลมีอำนาจเพียงตัดเตือน หากไม่เช่นนั้นก็ลงโทษผู้นั้นตามโทษซึ่งยังไม่กำหนดหรือโทษที่รอไว้ทันที ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 57 ดังนั้น มาตรการบริการสังคมที่มีอยู่จึงยังไม่สามารถนำมาใช้เป็นมาตรการเลี้ยงโทษจำคุกได้อย่างแท้จริง เพราะผู้กระทำความผิดจะต้องกลับมารับโทษจำคุกทันทีที่มีการผิดเงื่อนไข นอกจากนี้ มาตรการบริการสังคมนั้นก็ยังไม่ปล่อยผู้กระทำความผิดกลับมาใช้ชีวิตเยี่ยงคนธรรมดาในสังคม ดังนั้น ก่อนปล่อยตัวบุคคลดังกล่าวจะต้องมีการคัดเลือกผู้กระทำความผิดประเภทของความผิดที่สามารถใช้มาตรการดังกล่าวอย่างเหมาะสม ลักษณะงาน ตลอดจนขวัญโม่งของงานบริการสังคมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพของผู้กระทำความผิดและลักษณะความผิดซึ่งหากเกิดความผิดพลาดหรือความบกพร่องในกระบวนการคัดเลือกโดยปล่อยผู้กระทำผิดผิดประเภทออกมาสร้างความเดือดร้อนแก่สังคม สังคมก็จะได้รับผลร้ายมากกว่าประโยชน์เพราะสังคมจะรู้สึกว่ามีอันตรายและหวาดระแวงและเกรงกลัวว่าบุคคลนั้นจะกระทำความผิดขึ้นอีกหรือไม่⁸

⁷ กัลยากร กิจมานะวัฒน์, “การนำมาตรการคุมประพฤติมาใช้ประกอบโทษในคดีอาญา”, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553. หน้า 131.

⁸ อรศรี อธิกิจ, “มาตรการบริการสังคมกับโทษในคดีอาญา”, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552. หน้า 123.

โทษถูกถือเป็นปัจจัยสำคัญในการข่มขู่ไม่ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เมื่อบทกำหนดโทษที่จะนำมาบังคับใช้ต่อผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้นไม่เหมาะสม ก็ย่อมส่งผลให้โทษนั้นไม่มีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของมันอย่างเพียงพอ ซึ่งบทกำหนดโทษตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งเป็นความผิดที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดเป็นหลักนั้นมี 2 สถาน คือ โทษปรับและจำคุก นอกจากนี้ยังมีมาตรการเสริมคือการพัก หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิด

ซึ่งในกรณีที่ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีในความผิดอันส่งผลต่อความปลอดภัยของสังคมอันเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักที่มีโทษปรับอย่างเดียว อาทิเช่น มาตรา 152 ฐานความผิดขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องหมายจราจรติดตั้งนั้น จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า 5 ปีล่าสุด พบว่า การขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดเป็นสาเหตุอันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งพบสูงขึ้นร้อยละ 20 หรือหนึ่งในห้าของอุบัติเหตุทั้งหมด และถ้าเป็นถนนของกรมทางหลวงพบว่า สามในสี่ของอุบัติเหตุเกิดจากการขับรถเร็ว แต่โทษที่กำหนดไว้ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลงโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่งโทษปรับจำนวนไม่มากนักส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนเพิกเฉยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในมาตรานี้ได้ทำให้โทษตามมาตรานี้ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการข่มขู่ผู้กระทำความผิดและผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความระมัดระวังและเกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้ อีกทั้งจากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะพบว่ามาตรการกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่นั้นยังหละหลวมอย่างมากเมื่อพบผู้กระทำความผิดในฐานนี้ก็จะทำการแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ ทำให้รายงานคดีการกระทำความผิดในฐานเหล่านี้ซึ่งถือเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุจากรานั้นก็พบว่ามีไม่มากพิจารณาจากคดีที่รายงานไปยังสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังสถิติที่ได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งในความเป็นจริง สถิติผู้กระทำความผิดในฐานนี้มีจำนวนมากว่าเป็นอย่างมาก โดยในประเทศฝรั่งเศส ความผิดฐานนี้มีการบังคับใช้กฎหมายในความผิดฐานนี้อย่างเข้มงวด โดยได้มีการตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว (ตั้งข้อมูลในกราฟของความผิดฐานขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศส) ส่งผลให้พบจำนวนผู้กระทำความผิดที่แท้จริงจำนวนสูงกว่าในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการทำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้เป็นอย่างมาก

ในความผิดตามมาตรา มาตรา 157/1 วรรคสอง ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ,มาตรา 157/1 วรรคสาม ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิต

และประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ,มาตรา 160 ทวิ แข่งรถในทางหรือเป็นผู้จัด , สนับสนุน, ส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร , มาตรา 160ตรี วรรคหนึ่ง ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และ มาตรา 160 ตรี วรรคสอง ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ แห่งพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็จะเป็นความผิดในส่วนที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม แบ่งออกได้เป็นสองจำพวก ได้แก่ ความผิดประเภทที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อสังคมที่ผลกระทบนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้นจากการกระทำความผิด และ ความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ความผิดนั้นได้ส่งผลกระทบต่ออันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสังคมเกิดขึ้นแล้ว

ความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ผลกระทบอันเป็นอันตรายต่อสังคมนั้นยังไม่ได้เกิดผลขึ้นได้แก่

1. มาตรา 152 ขับรถด้วยความเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องหมายจราจรติดตั้ง
2. มาตรา 157/1 วรรคสอง ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
3. มาตรา 160 ทวิ แข่งรถในทางหรือเป็นผู้จัด, สนับสนุน, ส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร
4. มาตรา 160ตรี ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
5. มาตรา 160 วรรคสาม ขับขี่รถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ , ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือเดือดร้อนของผู้อื่น

ซึ่งความผิดตามฐานเหล่านี้ ผลร้ายที่เป็นอันตรายอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้น แต่ก็จำเป็นที่จะต้องมีความระมัดระวังที่เหมาะสมในการป้องปรามและควบคุมพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดไม่ให้ทำการฝ่าฝืน โดยการกำหนดโทษทางอาญาที่เหมาะสมอันจะไปกำหนดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เป็นไปอย่างปลอดภัย ซึ่งโทษที่มีอยู่ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในความผิดเหล่านี้ เป็นโทษจำคุกและปรับทั้งหมด โดยมีเพียงความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้นเป็นความผิดที่ลงโทษปรับเพียงอย่างเดียว ในกรณีความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น ถือเป็นสาเหตุใหญ่ในความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่การลงโทษปรับเพียง

1,000 บาท นั้นไม่สามารถข่มขู่ผู้กระทำความผิดได้อย่างเหมาะสม จึงเกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดโทษที่เหมาะสมจึงควรนำมาปรับใช้กับโทษตามความผิดในมาตรานี้เป็นอย่างมาก

ในส่วนของความผิดตามมาตรา 157/1 วรรคสองในความผิดฐานเสพยาเสพติดให้โทษ ,มาตรา 160 ทวิ ความผิดฐานแข่งรถ ,และมาตรา 160 ตริ ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราโดยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น ความผิดเหล่านี้จัดอยู่ในประเภทเดียวกัน กล่าวคือ เป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่อันตรายจากการกระทำผิดนั้นยังไม่เกิดขึ้น และโทษก็จะเป็นโทษจำคุกที่ไม่สูงมากนัก และโทษปรับโดยมีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และโทษปรับสูงสุดในความผิดทั้งสามมาตรานี้ไม่เกิน 20,000 บาท โดยจากสถิติการกระทำผิดที่เกิดขึ้นดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในช่วงต้น จะเห็นได้ว่าโทษดังกล่าวไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมของผู้ซ้ำขี้ไม่ให้กระทำความผิดโดยโทษจำคุกนั้นเมื่อมีคดีขึ้นสู่ศาล ศาลก็มักจะลงโทษผู้กระทำความผิดโดยการรอกอกลงโทษ โดยจากสถิติคดีจราจรทางบกที่เกิดขึ้นดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นในปี 2551 มีสถิติคดีจราจรทางบกเกิดขึ้น 45,051 คดี แต่มีสถิติที่ศาลสั่งคุมความประพฤติในคดี พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปี 2551 ถึงจำนวน 41,718 ราย (ข้อมูลจากรายงานสรุปสถิติคดี พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ) ดังสถิติการคุมประพฤติที่แสดงนี้ ทำให้เห็นได้ว่า คดี พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่ที่มีโทษจำคุก ศาลก็มีแนวโน้มอย่างสูงที่จะกำหนดโทษรอลงอาญา และสั่งคุมประพฤติในคดีเหล่านี้

ผลที่เกิดขึ้นทำให้โทษจำคุกที่บัญญัติไว้ในความผิดเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อความประพฤติของผู้ใช้รถใช้ถนนน้อยมาก การกระทำผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเพิ่มขึ้นสูงมากขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลให้ความปลอดภัยของสังคมจากความผิดฐานเหล่านี้มีน้อยลงจากสถิติความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากฐานความผิดเหล่านี้ที่เพิ่มมากขึ้น

และในกรณีโทษปรับในฐานความผิดจำพวกนี้นั้น แทบจะไม่ส่งผลกระทบต่อความเกรงกลัวของผู้ซ้ำขี้ในการที่จะควบคุมพฤติกรรมของคนให้เกิดความปลอดภัยเนื่องจากโทษที่เหมาะสม โดยโทษปรับสูงสุดในฐานะความผิดข้างต้นไม่เกิน 20,000 บาท ซึ่งสำหรับชนชั้นกลางและชนชั้นสูงของประเทศไทยที่เป็นชนกลุ่มใหญ่ของประเทศ และจำนวนเงินเพียงเท่านี้ไม่สามารถข่มขู่หรือป้องปรามไม่ให้ผู้ซ้ำขี้

กระทำความผิดได้เลย เนื่องจากมีจำนวนเงินที่ต่ำมาก ซึ่งโทษปรับนั้นไม่ได้มีผลกระทบต่อผู้กระทำความผิดมากนัก โดยในกรณีที่จะเป็นโทษที่จะข่มขู่ผู้กระทำความผิดได้นั้น จะต้องตั้งค่าปรับไว้ในอัตราสูงเพียงพอ⁹

ความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ผลกระทบที่เป็นอันตรายต่อสังคมนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว ได้แก่

1. มาตรา 157/1 วรรคสาม ขับซีโดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ
2. มาตรา 160 ตรี วรรคสอง ขับริในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

ฐานความผิดเหล่านี้เป็นฐานความผิดซึ่งความปลอดภัยของสังคมได้ถูกกระทบจากพฤติกรรมการขับซีที่ไม่เหมาะสมอันเนื่องมาจากการกระทำความผิด โดยโทษจำคุกสูงสุดในฐานความผิดเหล่านี้คือ ไม่เกิน 10 ปี โดยจากสถิติการคุมประพฤติในคดีจราจรทางบกของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศนั้น ศาลมักจะรอลงอาญาในความผิดประเภทเหล่านี้ ส่งผลให้ประชาชนขาดความเกรงกลัวในโทษจำคุกในฐานความผิดดังกล่าว อีกทั้งในกรณีที่ศาลลงโทษจำคุกนั้น มีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่ โดยจากสถิติการกระทำความผิดในความผิดประเภทนี้ที่เกิดขึ้น รวมทั้งสถิติการตายและบาดเจ็บที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆในทุกๆปี ย่อมแสดงให้เห็นถึงความไม่เหมาะสมของโทษที่จะนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดเหล่านี้

อนึ่ง ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น ไม่ได้เป็นผู้กระทำความผิดโดยสันดาน การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้นเกิดขึ้นเพราะการขาดความระมัดระวัง หรือพลั้งเผลอ ซึ่งเมื่อพวกเขาต้องโทษจำคุกเนื่องจากการกระทำความผิดตามฐานความผิดดังกล่าวข้างต้น จะเป็นการเหมาะสมเพียงพอได้อย่างไร เนื่องจากโทษจำคุกตามฐานความผิดเหล่านี้เป็นโทษจำคุกกระยะสั้น โดยการจำคุกกระยะสั้นนั้นไม่ได้เป็นผลดีต่อผู้กระทำความผิด ทำให้เสียประวัติ เสียชื่อเสียง สังคมรังเกียจ ถูกตราหน้าว่าเป็นคนขี้คุกขี้ตะราง เป็นตราบาปให้แก่ผู้ถูกลงโทษ ส่งผลให้ผู้ต้องโทษจำคุกกระยะสั้นไม่สามารถกลับเข้าสู่สังคมได้ อีกทั้งระยะเวลาที่สั้นมากไม่อาจจะอบรมผู้กระทำความผิดให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับซี

⁹ "Countermeasures for Reducing Alcohol-Related Crashes," *Forensic Science Review* 12 (2000): P.119-131, and R. Hingson. "Prevention of Drinking and Driving," *Alcohol Health & Research World* 20 (1996): P.219-226, for a discussion of the general deterrence effects of various sanctions.

ของตนได้อย่างเหมาะสม ซ้ำยังเป็นการสร้างอาชญากรเพิ่มขึ้นมาเนื่องจากผู้ต้องโทษนั้นได้ไปคลุกคลีกับอาชญากรโดยสันดาน จึงอาจได้รับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ติดตัวกลับมาได้

ในปัจจุบัน การบังคับโทษโดยจำกัดเสรีภาพได้มีการพัฒนาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขและปรับปรุงผู้กระทำความผิดให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่ดีเสียใหม่ แต่การจำคุกในประเทศไทย พบว่าในขณะนี้ประสบกับปัญหาคนล้นคุก โดยเมื่อมีผู้ต้องโทษจำนวนมาก ทำให้การดูแลควบคุมและแก้ไขพฤติกรรมของผู้ต้องโทษโดยเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างไม่ทั่วถึง วัตถุประสงค์ที่จะให้คุคนั้นเป็นแหล่งเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้ต้องโทษย่อมเป็นไปได้ยาก การที่จะให้ผู้กระทำผิดที่กระทำผิดเพียงเพราะขาดความระมัดระวังหรือพลั้งเผลอถูกจำคุกนั้น จึงเป็นการไม่เหมาะสมและผิดกับวัตถุประสงค์การลงโทษในส่วนของ การปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิด ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดในฐานดังกล่าวต้องพ้นโทษออกมาจากการจำคุกโดยเป็นตราบาปไปตลอดชีวิต และขาดซึ่งความเกรงกลัวในการกระทำความผิดซ้ำ โดยคิดว่าตนเคยถูกจำคุกไปแล้วยอมไม่มีอะไรจะเสียเนื่องจากตนได้ขึ้นชื่อว่า เป็นคนซี้คุกซี้ตะวาง

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ยังเป็นปัญหาสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นที่รู้กันทั่วไปว่า การใช้อำนาจหน้าที่อย่างไม่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นได้เกิดขึ้นอย่างมากทั่วประเทศ การกวดขันวินัยจราจรจึงอาจไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เมื่อผู้ขับขี่โดนรีดไถโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้ความเคารพในกฎหมายของประชาชนลดลง ซึ่งในปัจจุบันเน้นหนักไปในทางการกวดขันวินัยจราจรในกรณีเมาแล้วขับเป็นหลัก ส่วนในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้นยังขาดการควบคุม ดังจะเห็นได้จากด่านตรวจที่มักจะตั้งไว้ในสถานบริการในเวลาปิดทำการของสถานบริการ แต่ด่านตรวจจับความเร็วในสถานที่ต่างๆ ยังมีน้อยมาก โดยในกรุงเทพฯ แทบจะไม่มีด่านตรวจจับความเร็ว ซึ่งในต่างประเทศ เช่นประเทศฝรั่งเศสนั้น มีกล้องตรวจจับความเร็วอยู่ทั่วประเทศ สถิติการกระทำผิดเหล่านี้จึงถูกตรวจจับได้อย่างมากในประเทศฝรั่งเศสก่อนที่ความสูญเสียมูลค่าจะเกิดขึ้น ในขณะที่เดียวกันการบังคับใช้กฎหมายของผู้ฝ่าฝืนก็กระทำอย่างไม่สม่ำเสมอ ไม่ก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมาย

4.3 รูปแบบการลงโทษในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

กฎหมายจราจรมีสาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับก็ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน ก็คือความปลอดภัยของสังคมนั่นเอง และความปลอดภัยของสังคมนี้ ก็คือการใช้ที่ประชาชนในสังคมนั้นสามารถใช้ชีวิตได้โดยที่ปราศจากอันตราย โดยผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนอาจพบกับอันตรายในการขับขี่ได้จากอุบัติเหตุต่างๆ ตามท้องถนน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมีส่วนของฐานความผิดที่มุ่งจะคุ้มครองประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย ซึ่งความผิดในส่วนที่กระทบกับความปลอดภัยของสังคมนั้นผู้เขียนจะศึกษาการนำโทษกักขังมาใช้กับฐานความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่ความผิดนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยตรง โดยในส่วนของความปลอดภัยของสังคมที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มุ่งคุ้มครองไว้จะเป็นในฐานความผิดดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.5 ตารางแสดงข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฐานความผิดและอัตราโทษตามบทกำหนดโทษที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมซึ่งเป็นความผิดที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นหลัก

มาตรา	ข้อหาหรือฐานความผิดที่ฝ่าฝืน	อัตราโทษ
มาตรา 152	ขับรถด้วยความเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องหมายจราจรติดตั้ง (มาตรา 67)	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
มาตรา 157/1 วรรคสอง	ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	ระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดในกฎหมายเสพยาเสพติดให้โทษ 1 ใน 3 และให้ศาลพักใช้ใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
มาตรา 157/1 วรรคสาม	ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ	จำคุกตั้งแต่ 1-5 ปีและปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท และพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอน

มาตรา	ข้อหาหรือฐานความผิดที่ฝ่าฝืน	อัตราโทษ
		ใบอนุญาต
มาตรา 160 วรรคสาม	ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ , ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43 (1) (5) (8))	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
มาตรา 160 ทวิ	แข่งรถในทางหรือเป็นผู้จัด, สนับสนุน, ส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต
มาตรา 160ตรี วรรคหนึ่ง	ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาต
มาตรา 160 ตรี วรรคสอง	ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ	จำคุกตั้งแต่ 1 ปี - 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี้น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ศูนย์วิทยุตำรวจ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.4 รูปแบบและหลักเกณฑ์การใช้โทษกักขัง

รูปแบบของการกักขัง

การกักขังมีทั้งหมด 5 ลักษณะได้แก่

- การกักขังแทนการลงโทษจำคุกกระยะสั้น
- การกักขังแทนค่าปรับ
- การกักขังในเรื่องการวิบริษัทยา
- การกักขังในเรื่องฝ่าฝืนการทำทัณฑ์บน
- กักขังในเรื่องผิดทัณฑ์บน

โดยในส่วนของกรการกักขังที่เกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาซึ่งการกักขังซึ่งเป็นกระบวนการลงโทษแบ่งประเภทได้ 2 ลักษณะดังนี้¹⁰

1. การกักขังแทนโทษจำคุก ซึ่งเป็นการที่ศาลได้เปลี่ยนโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนมาเป็นโทษกักขังไม่เกิน 3 เดือน โดยกักตัวไว้ในสถานที่กักขังที่กำหนดไว้ หรือเห็นสมควรจะให้กักขังไว้ในที่อยู่อาศัยของผู้กระทำผิดหรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับตัวผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่สามารถใช้กักขังได้ ตามมาตรา 23 และมาตรา 24 แห่งประมวลกฎหมายอาญาเหตุผลสำหรับการเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขังก็เพื่อมิให้ผู้ต้องโทษได้ชื่อว่าเคยต้องโทษจำคุกในคดีที่มีโทษหรือกระทำโดยประมาทมาก่อน การเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังก็ไม่มี ความหมาย

2. การกักขังแทนค่าปรับ เป็นกรณีที่ผู้ต้องโทษปรับ ไม่ยอมชำระค่าปรับภายใน 30 วัน นับแต่วันศาลพิพากษา ซึ่งศาลอาจสั่งให้ยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับ หรือสั่งให้กักขังแทนค่าปรับและหากศาลพิจารณาแล้วเห็นว่ามีเหตุเห็นว่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้ต้องกระทำผิดจะหลีกเลี่ยงค่าปรับ ศาลอาจเรียกประกัน หรือสั่งให้กักขังแทนค่าปรับไปก่อน ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29 กรณีขัดขึ้นคำพิพากษาให้ปรับทรัพย์สิน ตามมาตรา 37 หรือไม่ยอมทำทัณฑ์บนหรือหาประกันไม่ได้เมื่อศาลสั่งให้ทำทัณฑ์บน ตามมาตรา 47 หรือไม่ชำระเงินตามศาลสั่งเมื่อกระทำผิดทัณฑ์บนตามมาตรา 47

การกักขังแทนค่าปรับนั้น ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29 วรรคสอง ได้บัญญัติไม่ให้นำความในมาตราวรรคสองของมาตรา 24 มาใช้บังคับแก่การกักขังแทนค่าปรับ ดังนั้น การกักขังแทน

¹⁰ลาวัญญ์ อ่อนสำลี. "ผู้ต้องกักขัง". *วารสารราชทัณฑ์*, ปีที่ 52, 1. (2547): หน้า 75.

ค่าปรับยอมกักขังได้เฉพาะในสถานที่ที่กำหนดไว้สำหรับการกักขัง แม้จะกักขังในสถานที่กักขังที่กำหนดไว้เช่นเดียวกับการกักขังแทนโทษจำคุก ตามมาตรา 24 วรรคแรก แต่การกักขังแทนค่าปรับก็มีใช้โทษกักขังตามมาตรา 18(3)

โทษกักขังแทนโทษจำคุกกับการกักขังแทนค่าปรับจึงมีข้อแตกต่างดังต่อไปนี้¹¹

1) โทษกักขังตามมาตรา 18(3) ใช้สำหรับแทนโทษจำคุกที่ศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ตามมาตรา 23 ส่วนการกักขังแทนค่าปรับใช้สำหรับแทนโทษปรับที่ไม่ชำระ และไม่มีทรัพย์สินให้ยึดมาใช้แทนค่าปรับด้วย ตามมาตรา 29 การกักขังแทนค่าปรับจึงไม่ใช่โทษกักขังตาม 18(3) และมาตรา 23

2) ระหว่างถูกกักขังแทนค่าปรับ ถ้านำเงินค่าปรับที่เหลืออยู่ชำระครบถ้วน ศาลต้องปล่อยตัวได้ทันที ตามมาตรา 30 วรรคสี่ แต่ผู้ต้องโทษกักขังแทนโทษจำคุกตามมาตรา 23 จะเอาเงินเท่าใดมาชำระแทนโทษกักขังไม่ได้เด็ดขาด

3) ผู้ต้องกักขังแทนค่าปรับ ถ้าปรากฏว่ามีทรัพย์สินโจทก์มีอำนาจจะร้องขอต่อศาลให้ยึดทรัพย์สินมาใช้แทนค่าปรับได้ทันที ตามมาตรา 29 แต่ผู้ต้องโทษกักขังตามมาตรา 23 โจทก์หรือศาลจะยึดทรัพย์สินของผู้นั้นมาชำระแทนโทษกักขังไม่ได้

4) ผู้ต้องโทษกักขังแทนโทษจำคุก ศาลจะสั่งในคำพิพากษาให้กักขังไว้ในสถานที่อยู่อาศัยของจำเลยเองหรือของผู้อื่นที่ยอมรับตัวไว้กักขังก็ได้ ตามมาตรา 24 วรรคสอง แต่ผู้ต้องกักขังแทนค่าปรับ ศาลจะสั่งให้กักขังไว้ในสถานที่อยู่อาศัยดังกล่าวไม่ได้ ตามมาตรา 29 วรรคสอง

5) ผู้ต้องโทษกักขังแทนโทษจำคุกตามมาตรา 23 อาจถูกศาลสั่งเปลี่ยนโทษกักขังที่กำลังได้รับอยู่เป็นโทษจำคุกได้ ตามมาตรา 27 แต่ผู้ต้องโทษกักขังแทนค่าปรับตามมาตรา 29 ไม่มีกฎหมายอนุญาตให้ศาลเปลี่ยนเป็นโทษจำคุกได้เลย จะนำมาตรา 27 มาใช้แก่ผู้ต้องถูกกักขังแทนค่าปรับโดยให้เปลี่ยนเป็นโทษจำคุกไม่ได้ เพราะจะเป็นผลร้ายแก่จำเลยซึ่งผิดหลักทางอาญา และยังมีผลกลายเป็นการแก้ไขคำพิพากษาที่ศาลให้ลงโทษปรับไปเป็นการลงโทษจำคุก ซึ่งต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 190 ไม่เหมือนโทษกักขังตามมาตรา 23 ที่ให้อำนาจศาลเปลี่ยนจากโทษกักขังเป็นโทษจำคุก เพราะโทษที่ลงไว้แต่แรกเป็นโทษจำคุกมาก่อนแล้ว จึงไม่เป็นการแก้ไขคำพิพากษาของศาล และเป็นไปตามมาตรา 27 ศาลจึงมีอำนาจเปลี่ยนจากโทษกักขังกลับมาเป็นโทษจำคุกได้

¹¹ ธีระ สิงห์พันธุ์, คำอธิบายกฎหมายอาญาคณะรัฐศาสตร์ 1, (กรุงเทพฯ โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง). หน้า 136-139.

6) โฆษกักขังจะลงได้ไม่เกิน 3 เดือนตามมาตรา 23 แต่การกักขังแทนค่าปรับตามมาตรา 30 ให้ถืออัตรา 200 บาทต่อวัน โดยห้ามกักขังเกินกว่า 1 ปี เว้นแต่ถูกปรับตั้งแต่ 80,000 บาทขึ้นไป ศาลจะสั่งกักขังแทนค่าปรับเกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปีก็ได้

ดังนั้นจากข้อแตกต่างที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่าโฆษกักขังแทนโทษจำคุก กับการกักขังแทนค่าปรับนั้น ไม่ใช่โทษอย่างเดียวกัน ซึ่งโฆษกักขังแทนโทษจำคุก เป็นโทษกักขังแทนมาตรา 18(3) แต่การกักขังแทนค่าปรับมิใช่โทษกักขังดังกล่าว ทั้งนี้เพราะการกักขังแทนค่าปรับเป็นบทบังคับหรือวิธีการเร่งรัด เพื่อให้ชำระค่าปรับ และขณะเดียวกันก็เป็นการชดใช้ค่าปรับด้วย จึงต้องกักขังไว้ในสถานที่กักขังของทางราชการเท่านั้น¹²

หลักเกณฑ์การใช้โทษกักขัง

ในประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดหลักเกณฑ์การใช้โทษกักขังแก่ผู้กระทำความผิดไว้ในมาตรา 23 ดังต่อไปนี้¹³

1. เป็นการกระทำความผิดที่มีโทษจำคุก ดังนั้น ถ้าความผิดที่ได้กระทำขึ้นมีแต่โทษอย่างอื่น โดยไม่มีโทษจำคุกด้วยก็ไม่เข้าหลักเกณฑ์ในข้อนี้ แต่ถ้าความผิดที่ได้กระทำขึ้นมีโทษจำคุกอยู่แล้ว แม้จะมีโทษอย่างอื่นอยู่ด้วย ก็เข้าหลักเกณฑ์ข้อนี้อยู่

2. ความผิดนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ข้อนี้ไม่ได้คำนึงถึงอัตราโทษขั้นสูงหรือขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดที่กระทำขึ้นนั้น แต่ดูว่าศาลตั้งใจจะลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดเป็นระยะเวลาเท่าใดเป็นเกณฑ์ ซึ่งกำหนดโทษ 3 เดือนนี้ถือเอาโทษขั้นสุดท้ายที่ศาลจะลงเป็นเกณฑ์ ถ้ามีการเพิ่มหรือลดโทษด้วยก็ถือเอาจำนวนโทษหลังจากที่มีการเพิ่มหรือลดแล้วนั้น และแม้ศาลจะกำหนดโทษอย่างอื่นด้วย เช่น ให้จำคุก 3 เดือน และปรับ 500 บาท ก็ยังเข้าหลักเกณฑ์ข้อนี้อยู่

3. ผู้กระทำความผิดนั้นไม่เคยต้องโทษจำคุกมาก่อน หรือต้องโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษที่กระทำความผิดโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ มีข้อน่าสังเกตอย่างยิ่งในข้อนี้ก็คือ โฆษกักขังที่จำเลยเคยได้รับมาแล้วนั้น กฎหมายไม่จำกัดว่าเคยได้รับมามากน้อยเท่าใด และไม่จำกัดว่าจำเลยพ้นโทษจำคุกมานานเท่าใด ฉะนั้นถ้าปรากฏว่าจำเลยเคยได้รับโทษจำคุกมาแล้ว (นอกจากความผิดที่กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ) แม้เพียง 10 วัน และพ้นโทษมานานแล้วก็ปีก็ตาม ศาลจะลงโทษ

¹² อุททิศ แสงโกศิก ข เล่มเดิม. หน้า 250.

¹³ แหล่งเดิม. หน้า 242-243.

กักขังไม่ได้ เหตุผลอาจจะมีว่าเมื่อผู้นั้นเคยได้รับโทษจำคุกมาแล้ว ย่อมไม่มีเหตุผลจะลงโทษกักขัง ข้อนี้เมื่อคิดในแง่ที่ว่า ถ้าผู้นั้นเคยถูกจำคุก 2-3 ปี ฐานกระทำโดยประมาทแล้วศาลยังลงโทษกักขังได้ แต่ถ้าผู้นั้นเคยได้รับโทษจำคุกเพียง 2-3 เดือน หรือน้อยกว่านี้ ฐานกระทำโดยเจตนาในความผิดที่ไม่ร้ายแรงเท่าใด และพ้นโทษจำคุกนั้นมาแล้วเกิน 5 ปี 10 ปี เมื่อมากระทำความผิดครั้งนี้ และศาลลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ก็น่าจะสมควรให้ลงโทษกักขังได้ เพราะผู้ที่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกิน 5 ปี 3 ปี กฎหมายยังปรานีไม่เพิ่มโทษ (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 92-93) หรือถ้าพ้นโทษจำคุกหรือพ้นจากการกักกันมาแล้วเกิน 10 ปี กฎหมายก็ปรานีไม่ให้กักกัน (มาตรา 41) โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ศาลจำคุกไม่เกิน 3 เดือน และลงโทษปรับด้วยนั้น กฎหมายยังยอมให้ศาลยกโทษจำคุกเสียก็ได้คงให้ปรับสถานเดียวโดยไม่มีข้อจำกัดด้วยว่าผู้นั้นจะเคยได้รับโทษจำคุกมาแล้วหรือไม่ (มาตรา 55) เมื่อเป็นเช่นนี้ เหตุที่ผู้นั้นเคยได้รับโทษมาแล้วในความผิดที่มีได้กระทำโดยประมาทหรือลหุโทษ กลับกลายเป็นเหตุที่ศาลจะลงโทษกักขังไม่ได้ตามมาตรา 23 จึงดูเป็นเหตุผลที่ไม่เหมาะสม และการยกโทษจำคุกตามมาตรา 55 กลับเป็นผลดีแก่จำเลยยิ่งกว่าถูกลงโทษกักขังตามมาตรา 23 ด้วยซ้ำไปเพราะการลงโทษปรับสถานเดียว (โดยยกโทษจำคุกให้) เบากว่าการลงโทษกักขังตามมาตรา 18 อยู่แล้ว จึงเห็นว่าควรแก้ไขมาตรา 23 และมาตรา 55 เพื่อให้เหมาะสมขึ้นไป¹⁴

ดังที่ได้กล่าวมานี้ เพื่อให้กฎหมายมีความเหมาะสมและความยุติธรรมจึงควรที่จะแก้ไขกฎหมายให้บังคับใช้โทษกักขังได้กับผู้กระทำความผิดที่เคยได้รับโทษจำคุกฐานกระทำโดยเจตนามาก่อน แต่ได้พ้นโทษมาแล้วเป็นเวลาไม่ต่ำกว่า 10 ปี และไม่ได้กระทำความผิดขึ้นอีกภายในระยะเวลาดังกล่าว และควรจะรวมถึงกรณีที่ผู้กระทำความผิดเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี มาครั้งหนึ่งแล้วด้วย แม้จะเป็นความผิดที่กระทำลงโดยเจตนาก็ตาม เพราะการที่ศาลพิพากษาลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดไม่เกิน 1 ปีนี้ ยังถือได้ว่าผู้นั้น ยังไม่ใช่ผู้กระทำความผิดโดยสันดาน และยังอยู่ในวิสัยที่น่าจะแก้ไขปรับตนเป็นพลเมืองที่ดีของสังคมได้ง่าย นอกจากนี้กรณีการอภัยโทษทั่วไป หรืออภัยโทษหมู่เนื่องในวันสำคัญต่างๆ ซึ่งตามพระราชกฤษฎีกาให้ผู้กระทำความผิดที่มีอัตราโทษที่เหลืออยู่ไม่เกิน 1 ปี ได้รับการอภัยโทษ และหากมีผู้กระทำความผิดที่เพิ่งจะได้รับการลงโทษแต่เป็นโทษที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ผู้นั้นก็ควรได้รับการอภัยโทษตามพระราชกฤษฎีกาฉบับนั้นด้วยเช่นกัน เพื่อเป็นการให้โอกาสผู้กระทำความผิดได้แก้ไขปรับปรุงตัวใหม่อีกครั้ง

4. โทษกักขังต้องมีกำหนดเวลาเท่ากับโทษจำคุกที่ศาลจะลงโทษไม่เกิน 3 เดือน การนำผู้กระทำความผิดไปจำกัดเสรีภาพเป็นเวลานานๆ ไม่เป็นประโยชน์กับตัวผู้นั้นเลย เพราะหากผู้นั้น เป็น

¹⁴ ธีระ สิงห์พันธุ์. (2523). คำอธิบายกฎหมายอาญาคณะรัฐศาสตร์ 1. หน้า 134-135.

ผู้กระทำความผิดเล็กน้อยหรือกระทำโดยประมาท หรือเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก ไม่สมควรที่จะลงโทษจำคุกระยะสั้น ควรที่จะใช้การลงโทษกักขังไม่เกิน 3 เดือนแทน และการที่ศาลจะใช้ดุลยพินิจเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังนั้น ศาลควรคำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สถิติปัญญา การศึกษา อบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด หรือเหตุอื่นอันควรปรานีเช่นเดียวกับกรณีที่ศาลจะใช้ดุลยพินิจในการรอลงอาญาให้แก่ผู้กระทำความผิด เพราะหากศาลเห็นว่าการลงโทษจำคุกยังไม่เหมาะสม และยังไม่สมควรที่จะปล่อยตัวไปด้วยการรอลงอาญา ศาลก็สามารถใช้ดุลยพินิจในการลงโทษกักขังผู้กระทำความผิดนั้นๆ ได้

ในกรณีที่ศาลได้เปลี่ยนโทษจำคุกไปเป็นโทษกักขังให้ ตามมาตรา 23 แล้ว หากผู้ต้องโทษกักขังทำตัวไม่สมกับที่ควรจะได้รับ ความกรุณา โดยการฝ่าฝืนระเบียบ ข้องบังคับ หรือวินัยของสถานที่กักขัง หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนด ศาลจะเปลี่ยนโทษกักขังไปเป็นโทษจำคุกได้ หรือผู้ต้องโทษกักขังต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก เช่น ระยะเวลาที่ต้องโทษกักขังนั้นได้ไปกระทำความผิดขึ้นอีก และถูกศาลพิพากษาให้จำคุกสำหรับการกระทำความผิดครั้งนั้น กรณีเช่นนี้จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ในการเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขังที่หลักเลียงไม่ให้ผู้กระทำความผิดต้องถูกจำคุกไม่มีทางเป็นไปได้แล้ว เพราะอย่างไรผู้นั้นก็จะต้องถูกจำคุกสำหรับการกระทำความผิดครั้งนั้นอยู่แล้ว กฎหมายจึงให้อำนาจศาลที่จะเปลี่ยนโทษกักขังกลับไปเป็นโทษจำคุกก็ได้¹⁵

4.5 เหตุผลและความจำเป็นในการกำหนดโทษกักขังในกฎหมายจราจรของประเทศไทย

4.5.1 เหตุผลทางด้านกฎหมาย

โทษกักขังเป็นโทษที่จำกัดเสรีภาพทางร่างกายเช่นเดียวกับโทษจำคุก แต่โทษกักขังก็มีลักษณะที่แตกต่างจากโทษจำคุก ดังนี้

1. ความร้ายแรงของการกระทำความผิด

โทษกักขังเป็นโทษที่ถูกเปลี่ยนมาจากโทษจำคุก แต่มีลักษณะผ่อนเบาว่าเนื่องจากศาลมีดุลยพินิจที่จะพิพากษาให้ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุกได้เมื่อความผิดที่ได้กระทำนั้นเป็นการกระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ และเป็นโทษที่ศาลพิพากษาให้จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หากเป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรงกว่านี้หรือศาลพิพากษาให้จำคุกเกิน 3 เดือน จะเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังไม่ได้

¹⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 27. และอุททิศ แสนโกติก ข เล่มเดิม. หน้า 247.

2. สถานที่ที่ใช้บังคับโทษ

โทษกักขังกฎหมายบัญญัติให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ในสถานที่กักขัง ซึ่งกำหนดไว้อันไม่ใช่เรือนจำ สถานีตำรวจ หรือสถานที่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวน หรือให้กักตัวไว้ในที่อาศัยของผู้ขึ้นเอง หรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้ขึ้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ แต่โทษจำคุกนั้นต้องจำคุกผู้ต้องโทษไว้ในเรือนจำหรือทัณฑสถานเท่านั้น

โทษจำคุกนั้นมีความรุนแรงในระดับที่จะนำไปใช้ควบคุมดูแลอาชญากรและผู้กระทำความผิดโดยสันดาน ซึ่งในการบัญญัติโทษกักขังขึ้นนั้น เพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดที่มีได้เป็นอาชญากร กล่าวคือ เป็นผู้กระทำผิดโดยสันดานจะต้องได้รับโทษร่วมกับอาชญากรในเรือนจำ อีกทั้งยังเป็นโทษที่มีความรุนแรงระดับกลางระหว่างโทษจำคุกและการรอลงอาญา ส่งผลให้ผู้กระทำผิดบางคนซึ่งไม่ควรที่จะได้รับการลงโทษที่สูงเกินกว่าการกระทำของตน เช่น ผู้กระทำผิดครั้งแรก ประมาท และลหุโทษ จะต้องได้รับโทษที่รุนแรงและได้กลายเป็นคนที่ขึ้นชื่อว่าติดคุกติดตารางมาก่อน และในกรณีที่ควรลงโทษผู้กระทำผิด ถ้าศาลจะลงโทษรอลงอาญาก็จะเป็นการเบาไป แต่ถ้าจะลงโทษจำคุกก็ดูจะแรงไป การลงโทษกักขังจึงเป็นโทษที่อยู่ระดับกลางอย่างเหมาะสม ซึ่งโทษกักขังนี้สอดคล้องกับลักษณะของผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรอย่างมาก เนื่องจากผู้กระทำความผิดเหล่านี้ไม่ได้เป็นผู้กระทำความผิดโดยสันดาน แต่เป็นการกระทำความผิดโดยพลั้งเผลอ และขาดความระมัดระวัง แต่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรอันเป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น โทษตามกฎหมายจราจรจึงควรป้องกันสังคมจากความเสียหายอันเกิดจากความผิดเหล่านั้นด้วย ดังนั้น การที่ศาลจะรอลงโทษสำหรับความผิดฐานเหล่านี้ก็ดูจะเบาไปไม่ได้เป็นการข่มขู่ให้ผู้ขับขี่ควบคุมพฤติกรรมของตนเองอย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ ความเหมาะสมของโทษปรับในคดีตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น โทษปรับที่สูงที่สุดคือ 100,000 บาท ในกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่กายหรือจิตใใจนั้น ก็ดูจะเบาไปสำหรับผู้ที่มีรายได้สูงอันมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมอยู่เสมอ หรือในกรณีที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ก็มีเพียงโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท เหล่านี้จะเห็นได้ถึงการขาดความเหมาะสมของโทษที่จะนำมาใช้กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก โทษกักขังจึงเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมในแง่ของน้ำหนักของการลงโทษที่ดูจะไม่เบาเกินไป หรือไม่แรงเกินไป

4.5.2 เหตุผลทางด้านสังคม

เมื่อการคมนาคมได้มีความเจริญก้าวหน้าไปทั่วประเทศ กฎหมายจราจรที่เหมาะสมจึงมีความจำเป็นอย่างมากเพื่อป้องกันภัยสังคมและมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย เนื่องจากกฎหมายจราจรนั้นถือเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) เหตุผลหลักในการบัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร

การศึกษาจำนวนมากแสดงให้เห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายและการใช้บทลงโทษร่วมกันนั้นสามารถป้องกันการละเมิดกฎระเบียบของการจราจรที่มีไว้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในสังคม โดยในแง่ของการลงโทษจึงจะต้องมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งจะเป็นการควบคุมให้เกิดการกระทำ ความผิดน้อยลง ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นสำหรับสังคม การลงโทษที่มีอิทธิพลต่อผู้ขับขี่จึงเป็นเครื่องมือที่จะกำหนดทิศทางของพฤติกรรมการขับขี่ที่พึงประสงค์สำหรับความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น ก็ควรที่จะมีบทลงโทษที่เหมาะสม ซึ่งดังที่ได้กล่าวมาแล้วในส่วนของเหตุผลทางด้านกฎหมาย ซึ่งโทษกักขังซึ่งเป็นโทษระดับกลางนั้น สามารถที่จะใช้ข่มขู่และควบคุมพฤติกรรมของผู้กระทำผิดได้เป็นอย่างดี โดยถ้ามองในแง่ของสภาพบังคับ เนื่องจากโทษจำคุกในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสังคมอันเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักนั้น จะมีโทษจำคุกที่ไม่สูงมาก ศาลจึงมักจะรอการลงโทษและคุมประพฤติเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้การรับรู้ของผู้ขับขี่เป็นไปในทางที่ไม่เกรงกลัวต่อโทษตามกฎหมายเหล่านี้ โทษกักขังจึงเป็นมาตรการที่เหมาะสมในการนำมาใช้ส่งผลและมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เป็นไปในทางที่ดีขึ้นได้ เนื่องจากโทษกักขังไม่สามารถรอลงอาญาได้ ส่งผลให้ผู้กระทำผิดจะต้องถูกบังคับโดยศาล จึงถือเป็นมาตรการป้องปรามที่มุ่งคุ้มครองสังคมให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

และนอกจากนี้ จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศ แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก เนื่องจากโทษกักขังตามกฎหมายจราจรซึ่งได้บัญญัติไว้เพื่อเป็นมาตรการป้องปรามและข่มขู่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีพฤติกรรมขับขี่ที่ดี ส่งผลให้ความเสี่ยงอันเกิดจากความไม่ระมัดระวังในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยต่อสังคมลดลง ส่งผลให้ผู้คนในสังคมมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

4.5.3 เหตุผลทางด้านตัวผู้กระทำผิด

การกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ใช้งานโดยการกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย และทำให้การจราจรเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว บังคับด้านภายในของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีความสำคัญในการลดการเกิดความสูญเสียจากการกระทำผิดตามกฎหมายจราจร ตัวผู้กระทำผิดนั้น เป็นผู้กำหนดวัตถุประสงค์และความเป็นไปได้ของการถูกลงโทษจากการกระทำผิด และการวัดซึ่งผลได้เสียเพื่อหลีกเลี่ยงผลเชิงลบจากบทลงโทษทางกฎหมาย อีกนัยหนึ่งคือ ผู้ขับขี่และใช้รถใช้ถนนจะทำการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพวกเขาเพื่อหลีกเลี่ยงบทลงโทษที่เป็นผลเสียอย่างมากของตนเอง ซึ่งในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น จะมีโทษปรับซึ่งไม่สูงมากนัก และโทษจำคุกที่ไม่สูงมาก ผลคือโทษปรับไม่ได้ส่งผลอย่างไรต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่มากนัก เนื่องจากไม่ได้ส่งผลเสียจนผู้กระทำผิดรู้สึกว่าจะต้องหลีกเลี่ยง ส่วนในกรณีโทษจำคุกนั้น เมื่อศาลมีแนวโน้มที่จะลงโทษผู้กระทำผิดให้รอการลงโทษ ส่งผลให้ความรู้สึกรับรู้ของผู้ขับขี่ว่า ตนเองจะไม่ถูกลงโทษในระดับที่เป็นผลเสียจนต้องหลีกเลี่ยงนั้น มาตรการลงโทษจำคุกตามกฎหมายในส่วนนี้จึงไม่มีประสิทธิภาพในการข่มขู่ป้องปรามได้อย่างเหมาะสม จึงเกิดการกระทำผิดอันส่งผลให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน ในความผิดประเภทเหล่านี้ในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโทษกักขังนั้นไม่สามารถรอการลงโทษได้อย่างเช่นโทษจำคุก ผลคือ เมื่อบัญญัติโทษกักขังไว้ในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมแล้ว ส่งผลให้ผู้กระทำผิดต้องถูกบังคับโทษกักขังทำให้การรับรู้ของผู้ใช้รถใช้ถนนในเรื่องนี้ย่อมหาทางหลีกเลี่ยงผลเสียอันสามารถเกิดขึ้นได้ในระดับที่ตนเองมีความกลัว ซึ่งไม่ได้เบาเหมือนอย่างการรอการลงโทษและการปรับ ทำให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของตนได้อย่างเหมาะสมจนเกิดความปลอดภัยต่อสาธารณะในการใช้รถใช้ถนนเพื่อหลีกเลี่ยงโทษดังกล่าว

4.6 วิเคราะห์ผลกระทบและการกำหนดแนวทางการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

โทษกักขังถือเป็นโทษระดับกลางระหว่างโทษจำคุกและการรอลงอาญา โดยในประเทศไทยการลงโทษกักขังศาลจะใช้ดุลยพินิจเปลี่ยนจากโทษจำคุกที่ศาลลงไว้ไม่เกิน 3 เดือนเป็นโทษกักขัง ตามมาตรา 23 ของประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย โดยโทษกักขังจะลงได้แต่กับผู้ที่ไม่เคยได้รับโทษจำคุกเท่านั้น และนำมาใช้กับผู้กระทำผิดคดีเล็กน้อย กระทำโดยประมาท หรือเป็นความผิด

ครั้งแรก ซึ่งโทษกักขังนี้ ประเทศไทยได้เริ่มนำมาใช้เป็นครั้งแรกในประมวลกฎหมายอาญาฉบับปัจจุบัน เนื่องจากแต่เดิมโทษกักขังไม่ได้ถูกบัญญัติไว้แต่อย่างใด

ความสอดคล้องในแนวคิดของโทษกักขังกับรูปแบบของผู้กระทำความผิดตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นสิ่งที่สอดคล้องกันอย่างมาก กล่าวคือ โทษกักขังเป็นโทษสำหรับผู้กระทำความผิดเป็นครั้งแรก กระทำความผิดเล็กน้อย หรือกระทำโดยพลั้งพลาด มีผู้ใช้มีสันดานชั่วร้าย ซึ่งอยู่ในวิสัยที่สามารถปรับปรุงแก้ไขกลับตนเป็นพลเมืองดีได้ง่าย และมีความเป็นไปได้สูงที่จะไม่กลับมาเป็นผู้กระทำความผิดอีก โดยในส่วนของลักษณะของผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น ผู้กระทำความผิดดังกล่าวไม่ใช่อาชญากรโดยสันดาน ซึ่งความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น เป็นรูปแบบของกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม เป็นความผิดที่เกิดขึ้นจากข้อห้าม (Mala Prohibita) โดยความผิดลักษณะนี้ กฎหมายออกมาเพื่อปกป้องคุ้มครองความปลอดภัยของสังคมในด้านการจราจร นอกจากนี้ การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรซึ่งเป็นการกระทำผิดโดยพลั้งพลาดและขาดความระมัดระวังเป็นหลัก โทษกักขังจึงมีความเหมาะสมในการนำมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิด

จากสถิติการคุมประพฤติในคดีตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น จะเห็นได้ว่า ศาลจะมีแนวโน้มในการลงโทษ รอคการลงโทษ หรือรอการกำหนดโทษในความผิดฐานเหล่านี้เป็นอย่างมาก โดยมีผู้ถูกคุมประพฤติในปี 2551 ในคดีตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใกล้เคียงกับจำนวนใกล้เคียงกับจำนวนคดีจราจรทางบกทั้งหมดในปี 2551 ซึ่งในประเทศไทยนั้น มีสถิติการกระทำผิดตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆทุกปี แสดงให้เห็นถึงการขาดซึ่งประสิทธิภาพของโทษตามกฎหมายฉบับนี้ในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม โดยดูจากสถิติความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี

โทษกักขังจึงเป็นโทษระดับกลางซึ่งมีความเหมาะสมในการที่จะนำมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นอย่างมาก แต่ในประเทศไทยนั้น แนวโน้มการลงโทษกักขังของศาลนั้นมีแนวโน้มที่น้อยมาก กล่าวคือ โทษกักขังเป็นโทษที่มีประสิทธิภาพ แต่ถูกนำมาใช้อย่างจำกัด ดังสถิติการลงโทษของศาลยุติธรรมในปี 2549 และ 2550¹⁶

¹⁶ ข้อมูลจากสำนักงานศาลยุติธรรม

ตารางที่ 4.6 ตารางแสดงสถิติคดีที่ศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักรตัดสินลงโทษจำเลย จำแนกตามกำหนดโทษ

สถิติคดีแสดงจำนวนจำเลยที่ศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักรตัดสินลงโทษ จำแนกตามกำหนดโทษ

ปี พ.ศ.	ประเภทของการกำหนดโทษที่มีคำพิพากษา														รวม
	ประหารชีวิต		จำคุก		ปรับ		กักขัง		ริบทรัพย์สิน		รอกการลงโทษ		อื่นๆ		
	จำนวนคน	ร้อยละ	จำนวนคน	ร้อยละ	จำนวนคน	ร้อยละ	จำนวนคน	ร้อยละ	จำนวนคน	ร้อยละ	จำนวนคน	ร้อยละ	จำนวนคน	ร้อยละ	
ปี 2549	302	0.05	65,787	10.59	312,213	50.28	6,160	0.99	449	0.07	234,708	37.80	1,338	0.22	620,957
ปี 2550	963	0.15	102,178	15.92	275,262	42.90	4,289	0.67	352	0.05	254,730	39.70	3,907	0.61	641,681

จากสถิติจะเห็นได้ว่า โทษที่มีประสิทธิภาพอย่างโทษกักขังได้ถูกนำมาใช้เพียงเล็กน้อย โดยศาลจะเน้นในการลงโทษจำคุกเป็นหลัก ส่งผลให้เกิดวิกฤตคนล้นคุก ซึ่งโทษกักขังนั้นมีข้อดีอย่างมากดังนี้

1. ช่วยประหยัดงบประมาณค่าใช้จ่ายของรัฐในการก่อสร้างคุกเพิ่ม รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงดูนักโทษ เนื่องจากโทษกักขังนั้นสามารถลงโทษกักขังในสถานที่อื่นที่ไม่ใช่เรือนจำได้ ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้ต้องโทษเอง หรือในกรณีที่ต้องควบคุมผู้ต้องโทษกักขังด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ในต่างประเทศ ผู้ต้องโทษกักขังก็ต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย

2. ในรูปแบบการลงโทษเพื่อข่มขู่ผู้กระทำความผิดนั้น ในกรณีความผิดที่มีโทษจำคุกน้อย ศาลมักจะรอกการลงโทษแล้วใช้มาตรการคุมประพฤติผู้กระทำความผิดแทน แต่ในกรณีถ้าผู้กระทำความผิดถูกพิพากษาให้ต้องโทษกักขังนั้น ตามหลักคำพิพากษาฎีกาที่ 2818/2533 นั้น ศาลไม่อาจจะรอกการลงโทษได้ เนื่องจากโทษกักขังไม่ใช่โทษจำคุก ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56¹⁷ การรอกการลงโทษใช้ได้เฉพาะกรณี

¹⁷ มาตรา 56 ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุก และในคดีนั้นศาล จะลงโทษจำคุกไม่เกินสองปี ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับความ ผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ เมื่อศาลได้คำนึง ถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สถิติปัญญา การศึกษาอบรมสุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัยอาชีพและสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด หรือเหตุอื่นอันควรปรานีแล้ว เห็นเป็นการสมควรศาลจะพิพากษาว่า ผู้นั้นมีความผิดแต่รอกการกำหนดโทษไว้ หรือกำหนดโทษแต่รอกการ ลงโทษไว้ แล้วปล่อยตัวไปเพื่อให้โอกาสผู้นั้นกลับตัวภายในระยะเวลา ที่ศาลจะได้กำหนด แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดย จะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้

เงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้กระทำความผิดนั้น ศาลอาจกำหนดข้อเดียวหรือหลายข้อ ดังต่อไปนี้

(1) ให้ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานที่ศาลระบุไว้เป็นครั้งคราว เพื่อเจ้าพนักงานจะได้สอบถาม แนะนำ ช่วยเหลือหรือ ตักเตือนตามที่เห็นสมควรในเรื่องความประพฤติและการประกอบอาชีพหรือจัดให้ กระทำกิจกรรมบริการสังคม หรือ สาธารณประโยชน์ตามที่ เจ้า พนักงานและผู้กระทำความผิดเห็นสมควร

(2) ให้ฝึกหัดหรือทำงานอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ

ศาลลงโทษจำคุกผู้กระทำผิดเท่านั้น ดังนั้น เมื่อศาลกำหนดโทษกักขังให้แก่ผู้กระทำผิด ผู้กระทำผิดจึงต้องรับโทษกักขังตามที่ศาลกำหนด จึงถือเป็นมาตรการทางกฎหมายในการข่มขู่ไม่ให้กระทำความผิดได้เป็นอย่างดี

3. โทษกักขังเป็นโทษระดับกลางที่มีความรุนแรงพอสมควรแก่ผู้กระทำความผิดในการที่เขาจะกลับตัวเข้าสู่สังคมภายหลังได้รับการแก้ไขฟื้นฟูแล้ว เนื่องจากโทษกักขังไม่ได้มีผู้ต้องโทษแออัดอย่างมากเหมือนเรือนจำ เจ้าหน้าที่จึงสามารถควบคุมและแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดได้อย่างเหมาะสม รวมถึงการที่ผู้กระทำผิดไม่ได้เข้าสู่เรือนจำ สังคมจึงจะมองผู้กระทำผิดไปในแนวทางที่ดีกว่าคนที่คุกขี้ตะราง จึงไม่ส่งผลให้เขาไม่สามารถกลับเข้าสู่สังคมได้อย่างเช่นโทษจำคุก

4. สามารถนำโทษกักขังมาใช้แทนที่โทษจำคุกระยะสั้นได้ ซึ่งเมื่อผู้กระทำความผิดเหล่านี้ต้องถูกส่งเข้าไปอยู่ในเรือนจำ จึงไม่ต้องถูกตราหน้าว่าเป็นคนขี้คุกขี้ตะราง ทำให้ไม่ได้รับอิทธิพลที่ไม่ดีมาจากอาชญากรโดยสันดานภายในเรือนจำ

ในการนำมาตราการบังคับโทษกักขังเพื่อนำมาใช้กับกฎหมายจรรยาบรรณ มีรายงานการวิจัยของ Courts and Programming Development Unit¹⁸ พบว่า โทษสำหรับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณมีประสิทธิภาพต่อผู้กระทำความผิดแตกต่างกันออกไป โดยวัดจากสถิติการกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งผู้วิจัยพบว่ารูปแบบโทษกักขังประเภท Electronic Monitoring และการกักขังในบ้านนั้น มีประสิทธิภาพมากกว่าโทษจำคุกโดยสามารถลดผู้กระทำความผิดซ้ำได้ถึง 33% แต่ในส่วนของโทษกักขังประเภทศูนย์กักขังเฉพาะผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ สามารถลดจำนวนผู้กระทำความผิดซ้ำได้ถึง 75% ซึ่งโทษที่สามารถป้องกันการกระทำความผิดซ้ำได้มาก ย่อมที่จะสามารถนำมาเป็นมาตรการข่มขู่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในการลงโทษแบบ Community Service และการจำคุกไม่ได้ช่วยลดจำนวนผู้กระทำความผิดซ้ำลงในความผิดฐานขับรถในขณะมีเมานเมาหรือเสพสิ่งเสพติดได้

(3) ให้ละเว้นการคบหาสมาคมหรือการประพฤติดังกล่าวไป สูการกระทำความผิดในทำนองเดียวกันอีก

(4) ให้ไปรับการบำบัดรักษาการติดยาเสพติดให้โทษ ความ บกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่น ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(5) เงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่ศาลเห็นสมควรกำหนดเพื่อแก้ไข ฟื้นฟูหรือป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำหรือมีโอกาสกระทำความผิดขึ้นอีก

เงื่อนไขตามที่ศาลได้กำหนดตามความในวรรคก่อนนั้น ถ้าภายหลังความปรากฏแก่ศาลตามคำขอของผู้กระทำความผิดผู้แทนโดยชอบธรรมของผู้นั้น ผู้อนุบาลของผู้นั้น พนักงานอัยการหรือเจ้าพนักงานว่า พุทธการณที่เกี่ยวแก่การควบคุมความประพฤติของผู้กระทำความผิดได้เปลี่ยนแปลงไป เมื่อศาลเห็นสมควร ศาลอาจแก้ไขเพิ่มเติมหรือเพิกถอนข้อหนึ่งข้อใดเสียก็ได้ หรือจะกำหนด เงื่อนไขข้อใด ตามที่กล่าวในวรรคก่อนที่ศาลยังมีได้กำหนดไว้ เพิ่มเติมขึ้นอีกก็ได้

¹⁸ Courts and Programs Development Unit, Department of Justice, "Policy Framework to Consolidate and Extend Problem-Solving Courts and Approaches," Victoria, Australia, March 2006, p. 30.

โดยการลงโทษกักขังในรูปแบบเหล่านี้จะมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นถ้าใช้ควบคู่กันและเน้นถึงการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดอย่างเหมาะสม¹⁹ โดยจากการวิจัยทำให้เราเห็นถึงประสิทธิภาพของโทษกักขัง ซึ่งได้มีการดัดแปลงให้หลากหลาย เช่น รูปแบบการกักขังโดยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ หรือศูนย์กักขังเฉพาะ ลักษณะความผิด หรือ Special Detention Center ซึ่งรูปแบบการกักขังที่แตกต่างกันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการข่มขู่และแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดที่แตกต่างกัน

ในต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา โทษกักขังได้ถูกนำมาใช้กับความผิดตามกฎหมายจราจรอย่างแพร่หลาย โดยรูปแบบที่นำมาใช้คือ บัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรที่เป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งผู้เขียนได้เลือกมลรัฐมา 2 มลรัฐ มาใช้ศึกษารูปแบบของโทษกักขังที่นำมาใช้กับการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งทั้ง 2 มลรัฐนั้น มีสถิติการเสียชีวิตเนื่องจากการกระทำผิดในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี ดังตารางสถิติในบทที่ 3 ในตารางแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากความผิดฐานขับรถโดยเสพแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของมาตรการที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่เนื่องจากโทษที่เหมาะสม

ในส่วนของมลรัฐอูชิงตันนั้น รูปแบบการนำโทษกักขังมาใช้จะเป็นรูปแบบการกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring) ซึ่งเป็นรูปแบบการกักขังในรูปแบบหนึ่งโดยระยะเวลาของการกักขังจะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด และการกระทำผิดซ้ำ และในกรณีที่มีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดหรือสิ่งเสพติดในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมาก หรือมีการกระทำผิดซ้ำหลายครั้ง ผู้กระทำความผิดจะถูกลงโทษจำคุกควบคู่ไปกับการกักขังด้วย นอกจากนี้ โทษปรับในความผิดของมลรัฐนี้ ยังมีควบคู่ไปอีกด้วย โดยโทษกักขังนั้นมีบัญญัติไว้ใน มาตรา 48.61.5055 ในความผิดที่ศาลลงโทษกักขังจะไม่สามารถลงโทษกักขังโดยรวมกับโทษจำคุกแล้วเกิน 1 ปีได้ แสดงให้เห็นถึงการนำโทษกักขังมาใช้ที่เหมาะสม เนื่องจากโทษกักขังถือเป็นโทษที่นำมาใช้แทนโทษจำคุกระยะสั้น จึงไม่ควรที่จะลงโทษกักขังให้เกินหนึ่งปีได้ ซึ่งในความผิดที่เป็นความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งรัฐนี้ได้นำโทษกักขังมาใช้คือความผิดฐานขับรถภายใต้อิทธิพลของสุราหรือยาเสพติด ซึ่งรูปแบบโทษกักขังที่มลรัฐนี้นำมาใช้ก็นำมาใช้กับโทษต่างๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โทษปรับและ

¹⁹ G. R. Wheeler and R. V. Hissong, "Effects of Criminal Sanctions on Drunk Drivers: Beyond Incarceration," *Crime and Delinquency* 34 (1988): 29-42; R. K. Jones, C. Wiliszowski, and J. H. Lacey, *Evaluation of Alternative Programs for Repeat DWI Offenders* (Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 1996).

มาตรการพักใบอนุญาตขับขี ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิด และมีพฤติกรรมที่ดีมากขึ้น ดังแสดงให้เห็นจากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับรถที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะมีเมานั้นมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆอย่างต่อเนื่องทุกปี

ในส่วนมลรัฐนิวแฮมเชียร์ โทษกักขังที่นำมาใช้กับกฎหมายจราจรของมลรัฐนี้นั้น จะนำมาใช้ในความผิดเกี่ยวกับการขับรถโดยบกพร่องความสามารถเนื่องด้วยการเสพยาหรือดื่มสุรา โดยมลรัฐนิวแฮมเชียร์นั้น ได้บัญญัติโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจรด้วยเช่นกัน โดยในกรณีผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดในกระแสเลือดไม่สูงมาก จะถูกส่งไปเข้าศูนย์กักขังแทรกแซง และแก้ไขผู้กระทำผิดฐานขับขีในขณะมีเมาน์ (Multiple DWI Offender Intervention Detention Center Program (M.O.P.)) แต่ในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดในกระแสเลือดสูงมาก หรือกระทำผิดซ้ำ ก็จะมีโทษจำคุกประกอบด้วย โดยโทษจำคุกจะเป็นโทษจำคุกระยะเวลาสั้นมาก ซึ่งมาตรการดังกล่าวจะมีผลทำให้ผู้กระทำผิดความผิดตื่นตกใจกลัวแล้วจึงนำผู้กระทำผิดมาแก้ไขฟื้นฟูโดยการกักขังในศูนย์กักขังเฉพาะประเภทของผู้กระทำผิด ซึ่งศูนย์กักขังและแทรกแซงผู้กระทำผิดนี้ จากการวิจัยพบว่า มีประสิทธิภาพในการลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำถึง 75%²⁰

จากรูปแบบการนำโทษกักขังมาใช้กับการกระทำผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยในปัจจุบัน ไม่มีการกำหนดโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจรดังเช่นของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งรูปแบบการกักขังของทั้ง 2 รัฐก็ยังใช้รูปแบบโทษกักขังที่แตกต่างกันและหลากหลาย รวมทั้งใช้มาตรการบังคับโทษปรับและพักหรือเพิกถอนการใช้ใบอนุญาตขับขี ส่งผลสะท้อนมาในสถิติการเสียชีวิตจากการกระทำผิดในฐานเหล่านี้ลดลงอย่างต่อเนื่อง ต่างจากของประเทศไทยซึ่งใช้โทษจำคุกเป็นหลักโดยมีระยะเวลาจำคุกที่สั้น ศาลจึงมักจะลงโทษรอลงอาญาและคุมประพฤติแทน ประชาชนจึงขาดความเกรงกลัวที่จะข่มขู่ผู้กระทำผิดได้ ซึ่งระยะเวลาในการลงโทษกักขังของทั้งสองรัฐนั้นจะไม่เกิน 1 ปี ในมลรัฐวอชิงตัน และไม่เกิน 180 วัน ในมลรัฐนิวแฮมเชียร์

²⁰ G. R. Wheeler and R. V. Hissong, "Effects of Criminal Sanctions on Drunk Drivers: Beyond Incarceration," *Crime and Delinquency* 34 (1988): 29-42; R. K. Jones, C. Wiliszowski, and J. H. Lacey, *Evaluation of Alternative Programs for Repeat DWI Offenders* (Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 1996).

ตารางที่ 4.7 ตารางเปรียบเทียบลักษณะสำคัญของการนำโทษกักขังมาใช้กับกฎหมายจราจรของประเทศไทยเปรียบเทียบกับมลรัฐนิวแฮมเชียร์และมลรัฐวอชิงตัน

ลักษณะสำคัญ	ประเทศไทย	มลรัฐนิวแฮมเชียร์	มลรัฐวอชิงตัน
รูปแบบที่นำมาใช้กับกฎหมายจราจร	ไม่มีการนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร แต่นำมาใช้กับผู้กระทำผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก โดยผ่านทางประมวลกฎหมายอาญามาตรา 22 โดยเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังในกรณีที่ศาลลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน	มีการนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรโดยจะนำโทษจำคุกมาใช้ก่อนในระยะเวลาสั้นมากเพื่อข่มขู่ผู้กระทำผิดให้ตกใจกลัว จากนั้นจึงนำไปลงโทษกักขังในสถานกักขังเฉพาะประเภทความผิดของรัฐ เพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด	มีการนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรโดยจะมีระยะเวลาของการลงโทษกักขังขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์หรือสิ่งเสพติดในกระแสเลือด ถ้ามีระดับที่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดมาก หรือกระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษจำคุกควบคู่ไปด้วย
ประเภทโทษกักขังที่นำมาใช้	โดยโทษกักขังจะถูกลงโทษภายในเรือนจำซึ่งจัดแยกประเภทนักโทษไว้	สถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานซ้ำซ้อนในขณะมีนเมา (Multiple DWI Offender Intervention Detention Center)	การกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring) เป็นรูปแบบของการกักขังในบ้าน
ระยะเวลา	ไม่เกิน 3 เดือน	สูงสุด 150 วัน	ไม่เกิน 1 ปี
ข้อหาที่นำมาใช้	โทษตาม พ.ร.บ. จราจรที่มีโทษจำคุก	ความผิดฐานเมาสุราและสิ่งเสพติดขณะขับรถ	ความผิดฐานเมาสุราและสารเสพติดขณะขับรถ

ในส่วนของประเทศฝรั่งเศส ผู้เขียนได้นำมาศึกษาและเปรียบเทียบกับมาตรการนำโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจร โดยประเทศฝรั่งเศสนั้นถือว่าเป็นประเทศที่มีระดับความปลอดภัยทางท้องถนนที่อยู่ในแนวหน้าของทวีปยุโรป โดยมีผลวิจัยจากการประชุมของ International Transport Forum ในเรื่อง A Recoral Decade For Road Safety พบว่า ประเทศฝรั่งเศสในระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ 2000 – 2010 พบว่า ประเทศฝรั่งเศสมีเปอร์เซ็นต์การเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลงถึง 45% และมีผู้เสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน เป็นจำนวน 6.8 ราย ในปี 2009 และในปี 2008 จำนวน 7.8 คน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของกฎหมายจราจรในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในอันที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อสังคม ดังจะเห็นได้จากสถิติที่กล่าวมาข้างต้น

นอกจากนี้ ในส่วนของคดีจราจรของประเทศฝรั่งเศสในรอบ 20 ปีนั้น ประเทศฝรั่งเศสก็มีพัฒนาการในการใช้มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมควบคุมพฤติกรรมของผู้กระทำผิด โดยมีข้อมูลจากตารางแสดงพัฒนาการของจำนวนผู้กระทำผิดฐานขับขี่โดยเสเพลสิ่งเสพยาตีและแอลกอฮอล์ พบว่า ถึงแม้จำนวนผู้กระทำผิดจะเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี แต่ความปลอดภัยของสังคมนั้นก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย โดยแสดงได้จากร้อยละของการเสียชีวิตเนื่องจากการกระทำผิดฐานเมาแล้วขับนั้น ได้ลดลงอย่างต่อเนื่องในทุกๆปี

ตารางที่ 4.8 ตารางแสดงจำนวนผู้กระทำผิดเปรียบเทียบกับร้อยละของการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุที่แอลกอฮอล์มีส่วนเกี่ยวข้อง²¹

	1980	1994	2000	2003	2008
จำนวนของผู้กระทำผิดฐานเมาแล้วขับ	ไม่มีข้อมูล	100,000	125,000	130,000	150,200
ร้อยละของการเสียชีวิตซึ่งมีสาเหตุเกี่ยวเนื่องกับแอลกอฮอล์		32%	30%	31%	28%

ซึ่งความสำเร็จในการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนของฝรั่งเศสเนื่องจากการใช้มาตรการที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดโดยกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศสจะเน้นถึงการนำโทษ

²¹ www.etsc.eu/documents/Fact_sheet_Drink%20Driving%20France.pdf

ระดับกลาง โดยโทษกักขังก็ถือเป็นโทษระดับกลางอย่างหนึ่งซึ่งมุ่งแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดอย่างเหมาะสม ซึ่งศาลของประเทศฝรั่งเศสจะมีดุลยพินิจกว้างขวางมากในการเลือกใช้โทษระดับกลางกับผู้กระทำความผิด เนื่องจากโทษทางอาญาในกฎหมายของฝรั่งเศสนั้น จะไม่มีการบัญญัติโทษขั้นต่ำไว้เพื่อเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการนำมาตรการลงโทษระดับกลาง อาทิเช่น โทษกักขังมาใช้อย่างกว้างขวาง ซึ่งรูปแบบการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรของประเทศฝรั่งเศสนั้น จะคล้ายคลึงกับของประเทศไทยกล่าวคือ จะไม่มีการบัญญัติโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจรโดยตรง แต่จะนำโทษกักขังมาใช้โดยดุลยพินิจของศาลเพื่อให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด ซึ่งการบังคับใช้โทษตามพระราชบัญญัติจราจรของประเทศฝรั่งเศสนั้น จะบัญญัติโทษจำคุกไว้ในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งเป็นความผิดที่ถือเป็นโทษระดับกลาง เนื่องจากความผิดเหล่านี้มีโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี ผลคือ ศาลสามารถเลือกโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดซึ่งอาจจะกำหนดโทษทางเลือกโดยการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศส มาตรา 131-4 และมาตรา 132-19 โดยในกรณีที่ศาลจะเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังได้นั้น ศาลจะเปลี่ยนได้ในกรณีที่โทษระดับกลาง กล่าวคือ เป็นโทษจำคุกไม่เกินสิบปีตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศส มาตรา 131-4 และการกำหนดโทษของศาลตามประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 132-19 ศาลจะเลือกกำหนดโทษจำคุกได้น้อยกว่าโทษขั้นสูงเท่าไรก็ได้ และเมื่อศาลได้ลงโทษผู้กระทำความผิดเหล่านี้ด้วยโทษจำคุกที่ไม่เกิน 1 ปี ศาลสามารถพิจารณาโทษตามเงื่อนไขในมาตรา 132-25 – 132-26-2 ว่า ศาลจะใช้โทษกักขังรูปแบบใดกับผู้กระทำความผิด และใช้มาตรการกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลไป

นอกจากนี้ ประเทศฝรั่งเศสยังถือเป็นประเทศแรกในยุโรปที่มีการใช้โทษกักขังในรูปแบบ Electronic Monitoring อย่างกว้างขวาง ซึ่งคดีส่วนใหญ่ที่จะใช้กับคดีประเภทขั้บรรดาในขณะมีเงินมาด้วย แอลกอฮอล์และสารเสพติด ซึ่งระยะเวลาในการใช้โทษกักขังของประเทศฝรั่งเศสนั้นมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศฝรั่งเศสในมาตรา 132-25 ,132-26-1 กล่าวคือ ไม่เกินหนึ่งปี สอดคล้องกับรายงานการประชุมของ 6TH European Electronic Monitoring Conference ว่า ในการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแบบ Electronic Monitoring ของประเทศฝรั่งเศสจะไม่เกิน 10-12 เดือน และ Technology ที่ประเทศฝรั่งเศสนิยมใช้กับรูปแบบ Electronic Monitoring มากที่สุดคือ Satellite Tracking โดยประเทศฝรั่งเศสได้เริ่มใช้รูปแบบกักขังแบบ Electronic Monitoring มาตั้งแต่ปี 2000²²

²² www.cepprobation.org/.../EM2009%20Questionnaire%20summary.pdf

ตารางเปรียบเทียบลักษณะสำคัญของมาตรการนำโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำผิดของประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศสในความคิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม

ตารางที่ 4.9 ตารางเปรียบเทียบลักษณะสำคัญของการนำโทษกักขังมาใช้กับกฎหมายจราจรของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศฝรั่งเศส

ลักษณะสำคัญ	ประเทศไทย	ประเทศฝรั่งเศส
รูปแบบ	ไม่มีการกำหนดโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร แต่นำมาใช้กับผู้กระทำผิดโดยผ่านทางประมวลกฎหมายอาญา ในการเปลี่ยนโทษจำคุกที่ไม่เกิน 3 เดือนที่ศาลลงโทษเป็นโทษกักขัง	ไม่มีการบัญญัติโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรแต่นำมาใช้กับผู้กระทำผิดโดยผ่านทางประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศส โดยเปลี่ยนจากโทษจำคุกที่ศาลลงแก่ผู้กระทำผิดไม่เกิน 1 ปีมาเป็นโทษกักขังที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดแล้วแต่ดุลยพินิจของศาล
ประเภทโทษกักขังที่นำมาใช้	ผู้ต้องโทษกักขังจะถูกลงโทษกักขังในเรือนจำของรัฐซึ่งแยกส่วนของผู้ต้องโทษจำคุกและกักขังเอาไว้	1.กักขังในบ้านแบบ Eletronics Surveillance 2.กักขังรูปแบบโทษกึ่งกักขัง (Semi-Detention) ในสถานกักขังที่มีการฝึกอบรมผู้กระทำผิดเฉพาะ
ระยะเวลา	ไม่เกิน 3 เดือน	ไม่เกิน 1 ปี
ข้อหาที่นำมาใช้	ความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีโทษจำคุก	ความผิดตามกฎหมายจราจรของฝรั่งเศสที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งจะมีโทษจำคุก

4.7 รูปแบบที่เหมาะสมในการนำโทษกักขังมาปรับใช้ในประเทศไทย

จากสถิติที่ได้กล่าวไปในข้างต้นจะเห็นได้ว่า สถิติอุบัติเหตุเนื่องจากการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เกิดเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในฐานะความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมก็ยังคงมีจำนวนที่มากขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นถึงกลไกที่บกพร่องในการใช้มาตรการทางกฎหมายในรูปแบบของโทษในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เกิดความระมัดระวังและปลอดภัย

โทษทางอาญาจัดเป็นมาตรการข่มขู่ (Deterrence) ที่ใช้โทษเป็นตัวข่มขู่ผู้กระทำความผิด ซึ่งประสิทธิภาพของการข่มขู่จะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการกำหนดโทษ โดยโทษตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์ที่มุ่งคุ้มครองสังคมให้เกิดความปลอดภัยและการจราจรที่สะดวกรวดเร็วจากการกระทำความผิดตามกฎหมายนี้ ฉะนั้น การที่ตัวเลขความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่เพิ่มขึ้น จึงควรหาโทษในรูปแบบอื่นมาแทนโทษประเภทเดิมที่โทษที่ใช้อยู่ได้แก่โทษจำคุกและปรับ ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลจากกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกาในมลรัฐวอชิงตันและมลรัฐนิวแฮมเชียร์ พบว่า มีการนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรเพื่อเป็นมาตรการป้องปรามและข่มขู่ผู้กระทำความผิดในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งได้แก่ความผิดฐานขับขีรถยนต์โดยอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์และสารเสพติด ซึ่งมาตรการนำโทษกักขังมาใช้เป็นมาตรการป้องปรามดังกล่าวได้ผลในเชิงบวกเป็นอย่างมาก โดยกระทบต่อพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่จนส่งผลให้สถิติการเสียชีวิตเนื่องจากการกระทำความผิดในฐานะดังกล่าวของทั้งสองมลรัฐลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยจากการศึกษาวิจัย พบว่า โทษกักขังในรูปแบบที่แต่ละรัฐนำมาใช้ส่งผลกระทบต่อผู้กระทำความผิดแตกต่างกัน โดยในรัฐวอชิงตันนั้นนำรูปแบบโทษกักขังแบบ Electronic Monitoring ซึ่งเป็นการกักขังในบ้านรูปแบบหนึ่งมาใช้ พบว่า ช่วยลดการกระทำความผิดซ้ำได้ถึง 33% แต่ในมลรัฐนิวแฮมเชียร์ใช้รูปแบบโทษกักขังแบบสถานกักขังเฉพาะประเภทความผิดโดยเรียกว่า ศูนย์กักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้ขับขี่ในขณะมีเมามา (Multiple DWI Offender Intervention Detention Center Program)(M.O.P.) ซึ่งเป็นรูปแบบโทษกักขังที่มีการวิจัยพบว่า ศูนย์กักขังเฉพาะประเภทผู้กระทำความผิดนี้ (Special Detention Facilities) นี้มีประสิทธิภาพในการลดการกระทำความผิดซ้ำถึง 75% แต่ทั้งนี้ การบังคับใช้โทษกักขังที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดย่อมต้องบังคับใช้ควบคู่ไปกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดอย่างเหมาะสม ซึ่งมาตรการบังคับใช้โทษกักขังของทั้งสองรัฐนี้ เป็นมาตรการข่มขู่ผู้กระทำความผิดในทั้งสองรัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะเป็นมาตรการที่ส่งผลกระทบต่อผู้กระทำความผิดได้อย่างแท้จริง ไม่ใช่เพียงการบัญญัติไว้เพียงอย่างเดียว ผู้

ข้อซึ่งจึงทำการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนในการขั้ให้ปลอดภัยขึ้นเพื่อให้ตนเองไม่ต้องเผชิญกับโทษเหล่านี้ ซึ่งแตกต่างอย่างมากกับผู้ขั้ในประเทศไทยซึ่งไม่ได้เกรงกลัวต่อโทษตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมแต่อย่างใด ดังสถิติความสูญเสียเนื่องจากการกระทำผิดในฐานะเหล่านี้ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆในประเทศไทย ทั้งนี้ เนื่องจากโทษที่ลงแก่ผู้ฝ่าฝืนในกรณีที่โทษจำคุกในความผิดฐานเหล่านี้ไม่สูงมากนักและเป็นความผิดครั้งแรก ผลคือ ศาลจะรอการลงโทษโดยให้คุมประพฤติเอาไว้ ดังสถิติการคุมประพฤติในคดีจราจรทางบกดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เหล่านี้ทำให้การรับรู้ของผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยพบว่าไม่จำเป็นจะต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนให้ปลอดภัยยิ่งขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกลงโทษซึ่งเป็นผลร้ายจากการกระทำผิดในฐานะเหล่านี้

ส่วนในประเทศฝรั่งเศสนั้น ถึงแม้จะมีรูปแบบการนำโทษกักขังมาใช้กับความผิดตามกฎหมายจราจรใกล้เคียงกับของประเทศไทยก็ตาม กล่าวคือ ไม่มีการบัญญัติโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจรและนำโทษกักขังมาใช้โดยการเปลี่ยนจากโทษจำคุกเป็นกักขังก็ตาม แต่วัตถุประสงค์การลงโทษของประเทศฝรั่งเศสนั้น เน้นที่ความเหมาะสมของโทษกับตัวบุคคล โทษทางอาญาของประเทศฝรั่งเศสจึงเน้นถึงการใช้ผู้กระทำผิดให้มีประสิทธิภาพ โดยโทษจำคุกตามกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสจะไม่มีโทษขั้นต่ำ จะมีเพียงโทษขั้นสูงเพื่อให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการกำหนดโทษอย่างเหมาะสม ซึ่งรูปแบบของดุลยพินิจที่กว้างนี้ เป็นการเปิดโอกาสให้ศาลเลือกใช้โทษระดับกลางในรูปแบบต่างๆอย่างอิสระ โดยโทษตามกฎหมายจราจรของประเทศฝรั่งเศสจะเป็นโทษขั้นกลาง โดยเมื่อศาลลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ศาลของประเทศฝรั่งเศสก็จะสามารถนำโทษกักขังในรูปแบบทั้งสอง คือ โทษกักขัง และโทษกักขังในบ้านแบบ Electronic Surveillance ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยอย่างมาก โดยประเทศไทยนั้นโทษทางอาญาในกฎหมายจราจรมีการกำหนดโทษขั้นต่ำ บางฐานความผิดโทษขั้นต่ำเกินกว่า 3 เดือน ทำให้ศาลไม่สามารถใช้ดุลยพินิจเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังได้ จึงส่งผลให้ศาลมีแนวโน้มที่จะรอการลงโทษโดยคุมประพฤติแก่ผู้กระทำผิด ส่งผลให้มาตรการป้องปรามจากโทษไม่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ขั้ไม่ได้มีความเกรงกลัวต่อผลจากการกระทำผิดของตน เนื่องจากไม่เห็นถึงความเป็นไปได้ของโทษที่จะส่งผลเสียต่อตนในระดับที่จะต้องหลีกเลี่ยงหรือเกรงกลัว

โทษกักขัง เมื่อนำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐวอชิงตัน และนิวแฮมเชียร์ จึงเป็นมาตรการที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้กับประเทศไทยโดยควรนำมาบัญญัติ

ไว้ในความผิดตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคม เนื่องจาก

1. สามารถส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากเป็นมาตรการบังคับโทษระดับกลางที่ผู้กระทำผิดจะต้องได้รับการลงโทษในระดับที่เหมาะสมโดยกักขังไม่สามารถรอกการลงโทษได้เหมือนอย่างโทษจำคุกเนื่องจากหลักตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 นั้นมีหลักว่าศาลจะลงโทษรอกการลงโทษแก่ผู้กระทำผิดได้เฉพาะโทษจำคุกเท่านั้น ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น เมื่อบัญญัติโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจร จึงส่งผลให้ในกรณีที่ศาลพบว่าผู้กระทำผิดมีความผิดจะรอกการลงโทษไม่ได้ ฉะนั้น ความรุนแรงของการลงโทษย่อมสูงกว่าการรอกการลงโทษ ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยอมเกิดความเกรงกลัวจนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้โทษในความผิดประเภทที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมเหล่านี้เป็นมาตรการข่มขู่ผู้กระทำผิดให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มิใช่บุคคลที่มีจิตใจชั่วร้าย ดังนั้นการจำกัดเสรีภาพโดยใช้การกักขังจึงส่งผลต่อการข่มขู่ได้

2. โทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิด กฎหมายจราจรนั้นไม่ควรที่จะหนักหรือเบาเกินไป โดยโทษจำคุกที่บัญญัติในพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยต่อสังคมนั้นดูจะไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นโทษจำคุกระยะสั้นที่ไม่เกิดผลในการฟื้นฟูหรือแก้ไขผู้กระทำผิดแต่อย่างใด เนื่องจากปัญหาคนล้นคุกในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลถึงการดูแลที่ไม่ทั่วถึง นอกจากนี้ โทษจำคุกยังเป็นโทษที่เหมาะสมใช้สำหรับอาชญากร ซึ่งผู้กระทำผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น ผู้กระทำผิดกระทำไปเพราะความประมาทและพลั้งเผลอ จึงไม่เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะลงโทษพวกเขาเหล่านี้ในฐานะอาชญากร แต่เพื่อความปลอดภัยของสังคม การที่จะลงโทษโดยโทษปรับหรือการรอกการลงโทษโดยวิธีการคุมประพฤติในปัจจุบันก็ดูจะเป็นการเบาไป เพราะฉะนั้น การลงโทษระดับปานกลางโดยวิธีกักขัง นั้นจึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับผู้กระทำผิดประเภทนี้

3. ในแง่ของการฟื้นฟูและแก้ไขผู้กระทำผิดนั้น โทษจำคุกในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องความแออัดของจำนวนนักโทษอย่างมาก ส่งผลให้การดูแลโดยเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างหละหลวม ขาดความทั่วถึง อีกทั้งโทษจำคุกระยะสั้นจากความผิดในฐานเหล่านี้ก็ตั้งแต่จะทำให้ผู้กระทำผิดได้รับอิทธิพลที่ไม่ดีจากอาชญากรโดยสันดานในเรือนจำ ส่งผลเสียอย่างมากต่อการกลับเข้าสู่สังคมของพวกเขา แต่สำหรับโทษกักขังนั้น จากการศึกษาพบว่าในต่างประเทศ เช่น มลรัฐนิวแฮมเชียร์มีรูปแบบโทษกักขังแบบ Special Detention Facility ซึ่งเป็นโทษกักขังที่มีการแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำผิดอย่างเหมาะสมกับฐานความผิดที่ตนได้กระทำ ซึ่งมีรายงานวิจัยพบว่า เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพสูงมาก โดยลด

การกระทำความผิดซ้ำได้ถึง 75%²³ ซึ่งโทษกักขังนั้นมีรูปแบบของการฟื้นฟูแก้ไขผู้กระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าการจำคุกโดยเฉพาะในเรื่องของการดูแลโดยเจ้าหน้าที่นั้นทั่วถึงมากกว่าเรือนจำ ซึ่งมีปัญหาคนล้นคุกอยู่ในขณะนี้

จากการศึกษาพบว่าในประเทศไทยมีฐานความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่มีความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ควรมีโทษกักขังมาบัญญัติไว้แทนโทษจำคุกเป็น 2 จำพวกด้วยกัน ดังนี้

1. ความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ผลกระทบอันเป็นความผิดต่อสังคมนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้น ได้แก่

1.1 มาตรา 152 ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องหมายจราจรติดตั้ง

1.2 มาตรา 157/1 วรรคสอง ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

1.3 มาตรา 160 ทวิ แข่งรถในทางหรือเป็นผู้จัด, สนับสนุน, ส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

1.4 มาตรา 160ตรี ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

1.5 มาตรา 160 วรรคสาม ขับขี่รถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ, ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือเดือดร้อนของผู้อื่น

2. ความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ผลกระทบอันเป็นอันตรายต่อสังคมนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว

2.1 มาตรา 157/1 วรรคสาม ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

2.2 มาตรา 160 ตรี วรรคสอง ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

²³ Courts and Programs Development Unit, Department of Justice, "Policy Framework to Consolidate and Extend Problem-Solving Courts and Approaches," Victoria, Australia, March 2006, p. 30.

โดยโทษกักขังที่ควรนำมาบัญญัติไว้ในความผิดในกลุ่มที่ 1 นั้นควรจะเป็นระดับเดียวกัน เพราะเป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่อันตรายนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้น จึงถือเป็นการป้องปรามความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อสังคมในระดับเดียวกัน ซึ่งระยะเวลาของการลงโทษกักขังในแต่ละความผิดของกลุ่มแรกจึงควรมีระดับเดียวกัน โดยโทษจำคุกควรจะต้องตัดออกไป แล้วแทนที่ด้วยโทษกักขัง แต่โทษปรับให้คงอยู่ไว้เพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลยพินิจในการเลือกกำหนดโทษ นอกจากนี้ โทษเสริมประเภทเพิกถอนหรือพักใบอนุญาตขับขี่ก็ให้คงเดิมไว้ เนื่องจากประสิทธิภาพในการควบคุมผู้กระทำผิดเหล่านี้ควรใช้มาตรการต่างๆ ประกอบกันจึงจะมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และในความผิดที่มีโทษปรับอย่างเดียว นั้น เช่น ในมาตรา 152 ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ก็ควรให้เพิ่มโทษกักขังเข้าไปด้วย เพื่อเป็นมาตรการป้องปรามที่ส่งผลต่อผู้กระทำผิดได้อย่างได้ผล โดยทั้งนี้ ในการที่มีโทษปรับด้วยนั้นเพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลยพินิจในการกำหนดโทษได้อย่างกว้างขวางขึ้น อาทิเช่น ในกรณีความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้กระทำผิดได้กระทำความผิดครั้งแรก ประกอบกับดุลยพินิจในการพิจารณาของศาลอาจเลือกบทลงโทษภายในฐานความผิดนั้นอย่างเหมาะสมและเป็นอิสระมากขึ้น

ซึ่งในส่วนขอระยะเวลาในการกำหนดโทษกักขังที่เหมาะสมนั้นผู้เขียนเห็นว่า ระยะเวลาในการบังคับใช้โทษกักขังในความผิดฐานเมาแล้วขับของมลรัฐวอชิงตันนั้นมีความเหมาะสมที่สุดในกลุ่มความผิดนี้ กล่าวคือ ความผิดฐานขับรถในขณะมีเมามาภายใต้อิทธิพลของสุราหรือยาเสพติดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่ 0,15% ต่อเลือด 1,000 มิลลิกรัม ซึ่งมีโทษกักขังไม่น้อยกว่า 30 วัน ซึ่งมีผู้กระทำผิดจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของตัวเอง จะเห็นได้ว่าฐานความผิดตามกฎหมายจราจรของมลรัฐวอชิงตันในมาตรานี้จัดอยู่ในประเภทเดียวกับความผิดในกลุ่มที่ 1 กล่าวคือ เป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่อันตรายนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้นและรูปแบบการกักขังที่เหมาะสมกับประเทศไทย พบว่ารูปแบบประเภท Special Detention Facility ซึ่งจากการวิจัยพบว่ามีประสิทธิภาพมากที่สุดในรูปแบบโทษกักขังทั้งหมด โดยในรัฐนิวแฮมเชียร์เรียกโทษรูปแบบนี้ว่าสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำ ความผิดฐานขับขีในขณะมีเมามา โดยศูนย์กักขังแบบพิเศษนี้จะมีหลักสูตรการแก้ไขผู้กระทำ ความผิดที่เหมาะสมกับประเภทของความผิดของตน ซึ่งการนำมาปรับใช้กับประเทศไทยนั้นควรจะเป็นสถานกักขังเฉพาะผู้กระทำ ความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในรูปแบบสถานกักขังเฉพาะผู้กระทำผิดประเภทเดียวกันและจะมีประสิทธิภาพในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดอย่างเหมาะสมกับฐานความผิดของตน

ในส่วนของคุณภาพความผิดในกลุ่มที่ 2 นั้น รูปแบบการนำโทษกักขังมาใช้ก็จะเป็นแบบเดียวกับกลุ่มที่ 1 กล่าวคือ ตัดโทษจำคุกที่มีอยู่ออกไปและนำโทษกักขังมาใช้แทนที่ โดยโทษปรับและโทษเสริมในการบังคับเพิกถอนหรือพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิดยังคงอยู่ เพื่อประสิทธิภาพในการป้องปรามผู้กระทำความผิดอย่างเหมาะสม

ส่วนระดับของความรุนแรงในความสูญเสียอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดในความผิดกลุ่มนี้นั้น จะมีระดับที่แตกต่างกันจากความผิดกลุ่มแรก ฉะนั้น ระดับของการลงโทษก็ควรจะมีระยะเวลาที่แตกต่างกันตามระดับความรุนแรงที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคม โดยระยะเวลาในการลงโทษกักขังในแต่ละฐานความผิด ผู้เขียนจะกำหนดเพดานขั้นสูงไว้โดยเพดานขั้นสูงนั้นจะเทียบเคียงกับโทษกักขังที่ศาลสามารถลงได้สูงสุดตามกฎหมายไทย กล่าวคือ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 23 โทษกักขังที่ศาลจะลงแก่ผู้กระทำผิดได้นั้นจะเปลี่ยนมาจากโทษจำคุกซึ่งเป็นระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน มาเป็นโทษกักขัง ฉะนั้น ระยะเวลาที่จะลงโทษกักขังได้มากที่สุดคือ 3 เดือน

รูปแบบของโทษกักขังที่ฐานความผิดในกลุ่มที่ 2 ที่จะนำมาปรับใช้คือเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังในฐานความผิดตามประเภท Special Detention Facility ซึ่งจากการวิจัยพบว่ามีประสิทธิภาพมากที่สุดในรูปแบบโทษกักขังทั้งหมด โดยในรัฐนิวแฮมป์เชียร์เรียกโทษรูปแบบนี้ว่าสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ในขณะมึนเมา โดยศูนย์กักขังแบบพิเศษนี้จะมีหลักสูตรการแก้ไขผู้กระทำความผิดที่เหมาะสมกับประเภทของความผิดของตน

ในความผิดของกลุ่มฐานความผิดประเภทนี้ ศาลจะเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจในการเลือกโทษที่จะลงตามระดับของความร้ายแรงของการกระทำผิด รวมถึงความเหมาะสมต่างๆ โดยทั้งนี้ ให้คงโทษปรับและโทษเสริมประเภทพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เพื่อควมมีประสิทธิภาพในการข่มขู่และป้องปรามผู้กระทำผิด

จากที่ได้ทำการศึกษามาทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในการกำหนดโทษตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นปัจจัยที่สำคัญอันหนึ่งในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโทษกักขังนั้นเป็นโทษที่ได้รับการประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลายและมีประสิทธิภาพในการข่มขู่ควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนได้เป็นอย่างดี ทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศฝรั่งเศส โดย

วัตถุประสงค์ของโทษกักขังนั้นสอดคล้องกับผู้กระทำความผิดในความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นโทษที่ใช้สำหรับผู้กระทำความผิดโดยพลั้งเผลอ เพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกระยะสั้น และเป็นโทษที่มีความรุนแรงของโทษในระดับกลาง ส่งผลให้ปัญหาการขาดความเกรงกลัวในโทษตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ลดลง เนื่องจากการที่โทษกักขังไม่สามารถรอกการลงโทษได้ และมีความรุนแรงของโทษที่เหมาะสมกับความผิดฐานนี้ ฉะนั้น เมื่อมีการบัญญัติโทษกักขังในความผิดประเภทที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสาธารณะ ย่อมจะเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรจนทำให้สามารถคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนในสังคมได้มากขึ้น นอกจากนี้มีบางคนวิตกว่า สถานที่กักขังไม่เพียงพอ นั้น ปรากฏว่านโยบายของกรมราชทัณฑ์ในปัจจุบัน กำลังดำเนินการสร้างสถานที่กักขังโดยเฉพาะให้มากขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

อุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนนับว่าก่อให้เกิดความสูญเสียมากที่สุดในจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ทั้งนี้เกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้กระทำผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งประเทศไทยมีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเฉลี่ยถึง 75,000 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 13,000 ราย โดยสถานการณ์ความสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สินในอุบัติเหตุจราจรเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความบกพร่องในการป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางจราจร โดยจากการศึกษาพบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรจากสถิติคดีจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า เมื่อจำแนกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากสถิติคดี พบว่ามีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ถึงร้อยละ 77.5 ซึ่งปัจจัยในด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่เรียกว่า ปัจจัยด้านผู้ขับขี่นั้น ส่งผลให้เกิดความสูญเสียในด้านชีวิตและทรัพย์สิน โดยมาตรการทางกฎหมาย ดังเช่นโทษ สามารถที่จะกำหนดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เพิ่มความระมัดระวังส่งผลให้เกิดความปลอดภัยของสังคมที่เพิ่มมากขึ้นได้ แต่ในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน การกระทำผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยมียอดของผู้ต้องหาในคดีดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2550 มีสถิติผู้ต้องหาจากคดีจราจรทางบก 27,154 ราย และต่อมาในปี 2552 พบว่ามีสูงมากถึง 57,313 ราย จากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความขาดประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายที่จะควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของสังคม ซึ่งโทษทางอาญาที่จะนำมาบังคับใช้กับกฎหมายฉบับนี้ก็ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อให้ผู้ขับขี่นั้นเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยในส่วนของความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมซึ่งเกิดจากพฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นหลักนั้น โทษที่เหมาะสมจะสามารถกำหนดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในความผิดประเภทนี้ได้ โดยในสถิติคดีจราจรประเภทที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมซึ่งเกิดจากพฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นหลักก็พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกเช่นกัน แสดงให้เห็นถึงมาตรการป้องปรามโดยโทษทางอาญาตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ของประเทศไทย ซึ่งเป็นสิ่งควบคุมที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรม

ของผู้ขับขี่นั้น ในปัจจุบันยังไม่ได้เป็นไปในแนวทางที่เหมาะสม แต่กลับทำให้จำนวนอุบัติเหตุ ความสูญเสียในทรัพย์สิน และการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยโทษตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดประเภทนี้นั้น บางมาตรามีโทษปรับเพียงอย่างเดียว อาทิเช่น มาตรา 152 ฐานความผิดขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องหมายจราจรติดตั้ง ซึ่งคดีประเภทนี้พบว่าเป็นสาเหตุอันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบถึงร้อยละ 20 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด โดยมีโทษปรับเพียงไม่เกิน 1,000 บาท ทำให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนเพิกเฉยกับการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรตามมาตรานี้ การใช้โทษเพื่อข่มขู่ผู้กระทำผิดในมาตรานี้จึงขาดประสิทธิภาพ และนอกจากนี้โทษปรับในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมอันเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักนั้น ก็มีจำนวนไม่สูงมาก โดยมีจำนวนสูงสุดเพียงแค่ 40,000 บาท โดยจากสถิติการกระทำผิดที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 4 จะเห็นได้ว่าโทษดังกล่าวไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ไม่ให้เกิดความผิด เนื่องจากโทษปรับนั้นยังมีจำนวนน้อย และนอกจากนี้ โทษจำคุกในความผิดตามฐานความผิดประเภทนี้นั้น เมื่อมีคดีขึ้นสู่ศาล ศาลก็มักจะพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดโดยการรอกการลงโทษ โดยในปี 2551 มีสถิติคดีจราจรทางบกเกิดขึ้น 45,051 คดี แต่มีสถิติคดีที่ศาลสั่งคุมความประพฤติในคดีตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในปีเดียวกันถึงจำนวน 41,718 ราย (ข้อมูลจากรายงานสรุปสถิติคดีพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 จากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ) จากสถิติการคุมประพฤติที่แสดงนี้ จะเห็นได้ว่าคดีตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในคดีที่มีอัตราโทษจำคุก ศาลก็มีแนวโน้มอย่างสูงที่จะพิพากษารอกการลงโทษและคุมประพฤติในคดีเหล่านี้ ผลที่เกิดขึ้นทำให้โทษจำคุกที่บัญญัติไว้ในความผิดเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนน้อยมาก การกระทำผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงเพิ่มสูงมากขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลให้ความปลอดภัยของสังคมตามความผิดฐานเหล่านี้มีน้อยลง และในส่วนของค่าปรับก็เช่นเดียวกัน โทษปรับนั้นจะต้องตั้งอัตราค่าปรับไว้ในอัตราที่สูงเพียงพอจึงจะสามารถที่จะเป็นโทษที่ข่มขู่ผู้กระทำผิดได้

จากการศึกษาพบว่า โทษกักขังเป็นรูปแบบของโทษซึ่งมีความเหมาะสมอย่างมากในการนำมาใช้เป็นมาตรการข่มขู่ผู้กระทำผิดในโทษอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมโดยเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยเหตุผลและความจำเป็นในการกำหนดโทษตามกฎหมายจราจรของประเทศไทยนั้นมีเหตุผลที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับความผิดฐานเหล่านี้ดังนี้

1.1 เหตุผลเกี่ยวกับลักษณะของความรุนแรงของโทษ

โทษกักขังเป็นโทษที่มีความรุนแรงระดับกลางระหว่างโทษจำคุกและการรอลงอาญา ส่งผลให้ผู้กระทำผิดที่ไม่สมควรที่จะได้รับการลงโทษที่สูงเกินกว่าการกระทำของตน เช่น ผู้กระทำผิดครั้งแรก ประมาท และลหุโทษ จะต้องได้รับโทษที่รุนแรงเกินไป และไม่ควรที่จะได้รับโทษเบาเกินไปในกรณีที่เหมาะสมที่จะลงโทษผู้กระทำผิด เช่น จะรอลงอาญา และคุมประพฤติ ซึ่งโทษกักขังนี้ สอดคล้องกับลักษณะของผู้กระทำผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 อย่างมาก เนื่องจากผู้กระทำผิดเหล่านี้ไม่ได้เป็นผู้กระทำผิดโดยสันดาน แต่เป็นการกระทำความผิดโดยพลั้งเผลอ และขาดความระมัดระวัง แต่ผู้กระทำผิดตามฐานความผิดเหล่านี้ ก็ควรจะต้องถูกข่มขู่ให้ควบคุมพฤติกรรมของตนเองอย่างเหมาะสมด้วย เนื่องจากความผิดตามกฎหมายจราจรอันเป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น โทษตามกฎหมายจราจรก็ต้องป้องกันสังคมจากความผิดเหล่านี้ด้วย ฉะนั้น การรอลงโทษสำหรับความผิดฐานเหล่านี้จึงเป็นการเบาไป ไม่ได้เป็นการข่มขู่ให้ผู้ขับขี่ควบคุมพฤติกรรมของตนเองอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ความเหมาะสมของโทษปรับตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น โทษปรับสูงสุดคือ 40,000 บาท ในความผิดฐานขับรถขณะเมเมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายก็ดูจะเบาไปสำหรับผู้ที่มีรายได้สูงอันมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสมอยู่เสมอ หรือในกรณีขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ก็มีโทษปรับเพียงไม่เกิน 1,000 บาท เหล่านี้จึงแสดงให้เห็นถึงการขาดความเหมาะสมของโทษในปัจจุบันที่จะนำมาใช้กับพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 โทษกักขังจึงเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมในแง่ของน้ำหนักในการลงโทษที่จะดูไม่เบาเกินไปหรือไม่รุนแรงเกินไป

1.2 เหตุผลทางด้านสังคม

จากการศึกษาจำนวนมาก แสดงให้เห็นว่า การลงโทษที่มีอิทธิพลต่อผู้ขับขี่เป็นเครื่องมือที่จะกำหนดทิศทางของพฤติกรรมการขับขี่ที่พึงประสงค์สำหรับความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น กฎหมายก็ควรจะมีบทลงโทษที่เหมาะสมเพื่อป้องกันสังคม โดยถ้ามองในแง่ของสภาพบังคับ เนื่องจากโทษจำคุกตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อสังคมอันเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักนั้น จะมีโทษจำคุกที่ไม่สูงมาก ศาลจึงมักจะรอลงโทษและคุมประพฤติเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้การรับรู้ของผู้ขับขี่เป็นไปในทางที่ไม่เกรงกลัวต่อโทษตามกฎหมายเหล่านี้ โดยโทษกักขังนั้นไม่สามารถรอลงอาญาได้ดังเช่นโทษจำคุก ส่งผลให้ผู้กระทำผิดจะต้องถูกบังคับโดยศาล โทษกักขังจึงเป็นมาตรการที่เหมาะสมในการนำมาใช้ ส่งผล และ

มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้เป็นไปในแนวทางที่ดีขึ้นได้ และในต่างประเทศ โทษกักขังก็มีประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก ดังในประเทศทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและฝรั่งเศส ก็ได้บัญญัติโทษกักขังไว้เพื่อเป็นมาตรการป้องปรามและข่มขู่ผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีได้อย่างมีประสิทธิภาพ โทษกักขังจึงเป็นมาตรการป้องปรามที่มุ่งคุ้มครองสังคมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 เหตุผลด้านตัวผู้กระทำความผิด

โทษตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัจจัยด้านภายในของผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญในการลดการเกิดความสูญเสียจากการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ซึ่งตัวผู้กระทำความผิดนั้น เป็นผู้กำหนดวัตถุประสงค์และความเป็นไปได้ของการถูกลงโทษจากการกระทำผิด และการวัดซึ่งผลได้เสียเพื่อหลีกเลี่ยงผลเชิงลบจากบทลงโทษทางกฎหมาย อีกนัยหนึ่งคือ ผู้ขับขี่และใช้รถใช้ถนนจะทำการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพวกเขาเพื่อหลีกเลี่ยงบทลงโทษที่เป็นผลเสียอย่างมากต่อตัวเอง ซึ่งตามความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น จะมีโทษปรับซึ่งไม่สูงมากนัก และโทษจำคุกที่ไม่สูงมากเช่นกัน ผลคือ โทษปรับไม่ได้ส่งผลอย่างไรกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่มากนัก เนื่องจากไม่ได้ส่งผลเสียที่ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกว่าจะต้องหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของตนในการฝ่าฝืนกฎหมายในส่วนนี้ ส่วนในกรณีของโทษจำคุก ศาลก็มีแนวโน้มที่จะลงโทษผู้กระทำผิดโดยให้รอกการลงโทษ ส่งผลต่อความรับรู้ของผู้กระทำความผิดว่าตนเองจะไม่ถูกลงโทษในระดับที่เป็นผลเสียจนตนต้องหลีกเลี่ยง มาตรการการลงโทษจำคุกในความผิดนี้จึงไม่มีประสิทธิภาพในการข่มขู่ป้องปรามได้อย่างเหมาะสม ดังสถิติการกระทำผิดและความสูญเสียที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโทษกักขังนั้น ไม่สามารถรอกการลงโทษได้อย่างโทษจำคุก ผลคือ เมื่อบัญญัติโทษกักขังไว้ในความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมแล้ว ส่งผลให้ผู้กระทำผิดต้องถูกลงโทษกักขัง ส่งผลให้ความรู้สึกของผู้ใช้รถใช้ถนนยอมหาทางหลีกเลี่ยงผลเสียอันสามารถเกิดขึ้นได้ในระดับที่ตนมีความกลัว ซึ่งไม่ได้เบาเหมือนการรอกการลงโทษหรือการปรับ ทำให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของตนได้อย่างเหมาะสมจนก่อให้เกิดความปลอดภัยของสังคมในการใช้รถใช้ถนนเพื่อหลีกเลี่ยงโทษดังกล่าว

นอกจากนี้ โทษกักขังยังมีความเหมาะสม เพราะช่วยประหยัดงบประมาณค่าใช้จ่ายของรัฐไม่ต้องสร้างคุกเพิ่ม และงบประมาณในการดูแลนักโทษ เนื่องจากโทษกักขังนั้นสามารถลงโทษในสถานที่

อื่นที่ไม่ใช่เรือนจำได้ ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่ของผู้ต้องโทษนั่นเอง หรือโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ในการควบคุม โดยในต่างประเทศผู้กักขังจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับโทษกักขังด้วยตนเอง นอกจากนี้โทษกักขังยังเป็นโทษระดับกลางที่มีความรุนแรงพอสมควรกับผู้กระทำผิดในการที่เขาจะกลับตัวเข้าสู่สังคมภายหลังได้รับการแก้ไขฟื้นฟูแล้ว เนื่องจากโทษกักขังไม่ได้มีผู้ต้องโทษแออัดเหมือนเรือนจำ เจ้าหน้าที่จึงสามารถควบคุมและแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำผิดได้อย่างเหมาะสม และโทษกักขังมีความเหมาะสมที่จะนำมาแทนโทษจำคุกระยะสั้นได้ดี เพื่อที่ผู้กระทำผิดเหล่านี้ซึ่งไม่ใช่ผู้กระทำผิดโดยสันดานจะได้ไม่ต้องถูกตราหน้าว่าเป็นคนชั่วร้าย และไม่ได้รับอิทธิพลที่ไม่ดีมาจากอาชญากรในเรือนจำ และในการนำมาตรการบังคับโทษกักขังมาใช้กับกฎหมายจรรยาบรรณพบว่าโทษกักขังประเภท Special Detention Center เป็นรูปแบบการกักขังที่มีประสิทธิภาพในการข่มขู่และแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดอย่างมาก โดยสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำได้ถึงร้อยละ 75 จึงเหมาะแก่การนำมาปรับใช้เป็นมาตรการป้องปรามและข่มขู่ในกฎหมายจรรยาบรรณเป็นอย่างมาก

จากการศึกษา พบว่าในต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา โทษกักขังได้ถูกนำมาใช้กับความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณอย่างแพร่หลาย ซึ่งมลรัฐที่ผู้เขียนทำการศึกษา มีสถิติการเสียชีวิตเนื่องจากการกระทำผิดในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีดังตารางสถิติในบทที่ 3 โดยมลรัฐนิวแฮมป์เชียร์มีการนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจรรยาบรรณโดยจะนำโทษจำคุกมาใช้ก่อนในระยะเวลาสั้นๆ เพื่อข่มขู่ผู้กระทำผิดให้ตกใจกลัว จากนั้นจึงนำไปลงโทษกักขังในสถานกักขังเฉพาะประเภทความผิดของรัฐ เพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด และประเภทโทษกักขังที่นำมาใช้เป็นประเภทสถานกักขังแทรกแซงและแก้ไขผู้กระทำผิดฐานซ้ำๆ ในขณะมีเนมา (Multiple Offender Intervention Center Program) ซึ่งเป็นรูปแบบการกักขังประเภท Special Detention Center รูปแบบหนึ่ง ซึ่งข้อหาที่นำมาใช้ตามกฎหมายจรรยาบรรณของรัฐนี้ จะมีการนำโทษกักขังไปบัญญัติไว้ในความผิดฐานเนมาสุราและสิ่งเสพติดขณะขับรถ ซึ่ง Special Detention Center นี้ เป็นรูปแบบที่เหมาะสมและควรนำมาปรับใช้กับประเทศไทย นอกจากนี้ในส่วนของมลรัฐวอชิงตันมีการนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจรรยาบรรณโดยจะมีระยะเวลาของการลงโทษกักขังขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์หรือสิ่งเสพติดในกระแสเลือด ถ้ามีระดับที่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดมาก หรือกระทำผิดซ้ำหลายครั้ง ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษจำคุกควบคู่ไปด้วย และประเภทโทษกักขังที่นำมาใช้เป็นประเภทการกักขังโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring) เป็นรูปแบบของการกักขังในบ้านรูปแบบหนึ่ง โดยระยะเวลาการกักขังในการกักขังตามกฎหมายจรรยาบรรณของรัฐนี้จะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดและการกระทำผิดซ้ำ ซึ่งระยะเวลาในการกักขังของความผิดตาม

กฎหมายจราจรของมลรัฐนี้ ในขั้นต้นจะไม่เกินหนึ่งเดือนซึ่งเหมาะแก่การนำมาปรับใช้ในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่ความผิดนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้น เนื่องจากเป็นระดับที่เหมาะสมในความร้ายแรงที่ส่งผลกระทบต่อสังคมในระดับเดียวกัน กล่าวคือ เป็นความรุนแรงต่อความปลอดภัยของสังคมที่อันตรายเป็นยังไม่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน และนอกจากโทษกักขัง โทษที่มลรัฐวอชิงตันนำมาใช้คือโทษปรับและโทษพักใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและข่มขู่ผู้ขับขี่ให้มีพฤติกรรมจราจรขับขี่ที่มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นดัง แสดงให้เห็นจากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรที่เกี่ยวกับความผิดประเภทนี้ ซึ่งมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆอย่างต่อเนื่องทุกปีในทั้งสองรัฐ

ในส่วนของประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยในท้องถนนอยู่ในแนวหน้าของยุโรป ในระยะเวลาสิบปีหลัง ประเทศฝรั่งเศสมีเปอร์เซ็นต์การเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรลดลงถึง 45 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งความสำเร็จในการควบคุมพฤติกรรมจราจรขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนของฝรั่งเศส เนื่องจากการใช้มาตรการที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด โดยกฎหมายอาญาของฝรั่งเศสจะเน้นถึงการใช้โทษระดับกลาง อาทิเช่นโทษกักขัง ซึ่งมุ่งแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดอย่างเหมาะสม โดยศาลของประเทศฝรั่งเศสจะมีดุลยพินิจกว้างขวางมากในการเลือกใช้โทษระดับกลางกับผู้กระทำความผิด เนื่องจากประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศสนั้นจะไม่มีโทษขั้นต่ำไว้ เพื่อเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการนำโทษระดับกลาง อาทิเช่น โทษกักขัง มาบังคับใช้อย่างกว้างขวาง ซึ่งรูปแบบการนำโทษกักขังมาใช้กับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรของฝรั่งเศสนั้นจะคล้ายคลึงกับของประเทศไทย กล่าวคือจะไม่มี การบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรโดยตรง แต่จะนำโทษกักขังมาใช้โดยดุลยพินิจของศาลเป็นกรณีไปโดยใช้ช่องทาง การเปลี่ยนโทษตามประมวลกฎหมายอาญาเป็นรายบุคคลไป ซึ่งการบังคับใช้โทษตามกฎหมายจราจรของฝรั่งเศสนั้น จะบัญญัติโทษจำคุกไว้ในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งถือเป็นความผิดที่มีโทษระดับกลาง ส่งผลคือศาลสามารถเลือกโทษที่จะลงต่อผู้กระทำความผิด เมื่อศาลได้ลงโทษผู้กระทำความผิดเหล่านี้ด้วยโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีศาลของประเทศฝรั่งเศสก็จะสามารถนำโทษกักขังในรูปแบบทั้งสอง คือ โทษกักขัง และโทษกักขังในบ้านแบบ Electronic Surveillance ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยอย่างมาก โดยประเทศไทยนั้นโทษทางอาญาในกฎหมายจราจรมีการกำหนดโทษขั้นต่ำ บางฐานความผิดโทษขั้นต่ำเกินกว่า 3 เดือน ทำให้ศาลไม่สามารถใช้ดุลยพินิจเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังได้ จึงส่งผลให้ศาลมีแนวโน้มที่จะรอการลงโทษโดยคุมประพฤติแก่ผู้กระทำความผิด ส่งผลให้มาตรการป้องปรามจากโทษไม่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ขับขี่ไม่ได้มีความเกรงกลัวต่อผลจากการกระทำ

ความผิดของตน เนื่องจากไม่เห็นถึงความจำเป็นไปได้ของโทษที่จะส่งผลเสียต่อตนในระดับที่จะต้องหลีกเลี่ยงหรือเกรงกลัว

จะเห็นได้ว่าโทษกักขังของประเทศไทยจะไม่มีกำหนดโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจรอย่างของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยประเทศไทยมีการใช้โทษจำคุกเป็นหลัก ซึ่งมีระยะเวลาจำคุกที่สั้น ศาลจึงมักจะรอการลงโทษและคุมประพฤติในความผิดประเภทนี้ ประชาชนจึงขาดความเกรงกลัวที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่ของตนให้เหมาะสม ดังนั้น รูปแบบการกักขังจึงควรนำมาบัญญัติไว้ใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคม ซึ่งโทษกักขัง เมื่อนำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร ดังเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาในรัฐวอชิงตันและนิวแฮมป์เชียร์ ซึ่งจะ เป็นมาตรการที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้กับประเทศไทยโดยควรนำมาบัญญัติไว้ในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสังคม

1. สามารถส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากเป็น มาตรการบังคับโทษระดับกลางที่ผู้กระทำผิดจะต้องได้รับการลงโทษในระดับที่เหมาะสมโดยกักขังไม่ สามารถรอการลงโทษได้เหมือนอย่างโทษจำคุกเนื่องจากหลักตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 นั้นมีหลักว่าศาลจะลงโทษรอการลงโทษแก่ผู้กระทำผิดได้เฉพาะโทษจำคุกเท่านั้น ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น เมื่อบัญญัติโทษกักขังไว้ในกฎหมายจราจร จึงส่งผลให้ในกรณีที่ศาลพบว่าผู้กระทำผิดมีความผิด จะรอการลงโทษไม่ได้ ฉะนั้น ความรุนแรงของการลงโทษย่อมสูงกว่าการรอการลงโทษ ส่งผลให้ผู้ขับขี่ ย่อมเกิดความเกรงกลัวจนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ โทษในความผิดประเภทที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมเหล่านี้เป็นมาตรการข่มขู่ผู้กระทำผิดให้ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มิใช่บุคคล ที่มีจิตใจชั่วร้าย ดังนั้นการจำกัดเสรีภาพโดยใช้การกักขังจึงส่งผลต่อการข่มขู่ได้

2. โทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิด กฎหมายจราจรนั้นไม่ควรที่จะหนักหรือเบาเกินไป โดยโทษจำคุกที่บัญญัติใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยต่อ สังคมนั้นดูจะไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นโทษจำคุกระยะสั้นที่ไม่เกิดผลในการฟื้นฟูหรือแก้ไขผู้กระทำผิด แต่อย่างไร เนื่องจากปัญหาคนล้นคุกในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลถึงการดูแลที่ไม่ทั่วถึง นอกจากนี้ โทษจำคุกยังเป็นโทษที่เหมาะสมใช้สำหรับอาชญากร ซึ่งผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ใน ความผิดอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมนั้น ผู้กระทำความผิดกระทำไปเพราะความประมาท และพลั้งเผลอ จึงไม่เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะลงโทษพวกเขาเหล่านี้ในฐานะอาชญากร แต่เพื่อความ

ปลอดภัยของสังคม การที่จะลงโทษโดยโทษปรับหรือการรอกการลงโทษโดยวิธีการคุมประพฤติในปัจจุบันก็ดูจะเป็นการเบาไป เพราะฉะนั้น การลงโทษระดับปานกลางโดยวิธีกักขังนั้นจึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับผู้กระทำความผิดประเภทนี้

3. ในแง่ของการฟื้นฟูและแก้ไขผู้กระทำความผิดนั้น โทษจำคุกในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องความแออัดของจำนวนนักโทษอย่างมาก ส่งผลให้การดูแลโดยเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างหละหลวม ขาดความทั่วถึง อีกทั้งโทษจำคุกระยะสั้นจากความผิดในฐานะเหล่านี้ก็รังแต่จะทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับอิทธิพลที่ไม่ดีจากอาชญากรโดยสันดานในเรือนจำ ส่งผลเสียอย่างมากต่อการกลับเข้าสู่สังคมของพวกเขา แต่สำหรับโทษกักขังนั้น จากการศึกษาพบว่าในต่างประเทศ เช่น มลรัฐนิวแฮมเชียร์มีรูปแบบโทษกักขังแบบ Special Detention Facility ซึ่งเป็นโทษกักขังที่มีการแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิดอย่างเหมาะสมกับฐานความผิดที่ตนได้กระทำ ซึ่งมีรายงานวิจัยพบว่า เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพสูงมาก โดยลดการกระทำความผิดซ้ำได้ถึง 75% ซึ่งโทษกักขังนั้นมีรูปแบบของการฟื้นฟูแก้ไขผู้กระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าการจำคุกโดยเฉพาะในเรื่องของการดูแลโดยเจ้าหน้าที่นั้นทั่วถึงมากกว่าเรือนจำซึ่งมีปัญหาค้นคนคุกอยู่ในขณะนี้

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้จะเห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในการกำหนดโทษตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นปัจจัยที่สำคัญอันหนึ่งในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่เพื่อลดอุบัติเหตุและการสูญเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโทษกักขังนั้นเป็นโทษที่ได้มีการประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลายและมีประสิทธิภาพในการข่มขู่ควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนได้เป็นอย่างดี โดยวัตถุประสงค์การลงโทษของโทษกักขังนั้นสอดคล้องกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นโทษที่ใช้กับผู้กระทำความผิดโดยพลั้งเผลอเพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกระยะสั้น และเป็นโทษที่มีความรุนแรงของโทษระดับกลาง นอกจากนี้โทษกักขังยังไม่สามารถรอกการลงโทษได้เช่นโทษจำคุก จึงส่งผลให้ปัญหาการขาดความเกรงกลัวในโทษตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้มีจำนวนที่ลดลง ส่งผลให้โทษกักขังจะเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรจนสามารถทำให้คุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมด ผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่จะต้องให้มีการแก้ไขพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตราดังต่อไปนี้

การนำโทษกักขังมาบัญญัติไว้ในพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อเป็นมาตรการทางเลือกของศาล

1. ในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องหมายจราจรติดตั้ง สมควรแก้ไขโดยการเพิ่มบทลงโทษในกรณีการกระทำความผิดซ้ำโดยการเพิ่มเติมข้อความในวรรคสองของพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 ดังนี้

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 7 มาตรา 10 พิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 มาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่อธิบดีกำหนด ตาม มาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตาม มาตรา 77 วรรคสอง หรือ มาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

อนึ่ง ในความผิดตามมาตรา 67 ถ้าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานนี้ภายในระยะเวลา 3 ปี ต้องระวางโทษกักขังไม่เกิน 1 เดือน และปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

2. ในความผิดฐานขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท, ขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ และขับขี่รถโดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายเฉพาะกรณีไม่มีความตายเกิดขึ้น สมควรแก้ไขโทษตามมาตรา 157/1 ให้มีโทษกักขังด้วย โดยในความผิดฐานความผิดฐานขับขี่โดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท อันเป็นความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยที่อันตรายยังไม่เกิดขึ้น ควรจะมีโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน และในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมที่อันตรายเกิดขึ้นแล้ว ดังในฐาน

ความผิดซ้ำซึ่งโดยเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ควรมีโทษกักขังไม่เกิน 3 เดือน ดังนี้

มาตรา 157/1 ผู้ซ้ำซึ่งผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ทำให้มีการตรวจสอบผู้ซ้ำซึ่งตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ทำให้มีการทดสอบผู้ซ้ำซึ่งตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ซ้ำซึ่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษกักขังหนึ่งเดือน และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตซ้ำซึ่งของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตซ้ำซึ่ง

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษกักขังไม่เกินสามเดือน และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตซ้ำซึ่งของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตซ้ำซึ่ง

3. ในความผิดฐานซ้ำซึ่งรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ , ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือเดือดร้อนของผู้อื่น ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจลงโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน จึงควรแก้ไขมาตรา 160 ซึ่งเปลี่ยนโทษจำคุกในวรรคสามเป็นโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน ดังนี้

มาตรา 160 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน สามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้อง ระวางโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

4. ในความผิดฐานแข่งรถในทางหรือเป็นผู้จัด, สนับสนุน, ส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ควรลงโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน จึงควรแก้ไขมาตรา 160ทวิ ซึ่งเปลี่ยนโทษจำคุกในวรรคสามเป็นโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน ดังนี้

มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 134 ต้องระวางโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และ ให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนหรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

5. ในความผิดฐาน ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น อันเป็นความผิดที่กระทบ ต่อความปลอดภัยที่อันตรายยังไม่เกิดขึ้น ควรจะมีโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือน ส่วนความผิดฐานขับรถ ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันเป็นความผิดที่ กระทบต่อความปลอดภัยที่อันตรายได้เกิดขึ้นแล้วควรมีโทษกักขังไม่เกิน 3 เดือน ดังนี้

มาตรา 160 ตริ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษกักขังไม่เกินหนึ่งเดือนหรือ ปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ นั้นมี กำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษกักขังไม่เกินสามเดือนและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนี้ในส่วนของสถานที่กักขัง ไม่สามารถกักขังในที่อยู่อาศัยของตนเองได้แต่ใช้สถานที่ กักขังซึ่งมิใช่เรือนจำ และในปัจจุบันกรมราชทัณฑ์ได้มีการสร้างเพิ่มมากขึ้น โดยสามารถนำมาใช้กับ ผู้กระทำผิดในฐานความผิดเหล่านี้ได้ เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณของรัฐอีกทางหนึ่ง แต่ใน ส่วน ของการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดควรจะใช้รูปแบบเดียวกับสถานกักขังแบบ Special detention center กล่าวคือใช้วิธีปฏิบัติต่อผู้ต้องโทษกักขังเป็นการเฉพาะฐานความผิด โดยจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความ เชี่ยวชาญในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในฐานความผิดเหล่านี้มาอบรมดูแลผู้กระทำความผิด เพื่อฟื้นฟู พฤติกรรมของผู้กระทำผิดให้เกิดความเหมาะสม

และในส่วนขอโทษปรับและมาตรการเสริมในการพักใบอนุญาตขับขี่นั้น ก็จะเป็นมาตรการที่ มีประสิทธิภาพที่ควรคงไว้เพื่อใช้ร่วมกับโทษกักขัง ในอันที่จะป้องปราม ช่มชู้ไม่ให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรม การขับขี่ที่ขาดความปลอดภัย นอกจากนี้ ภาครัฐก็ควรจะร่วมเข้ามา มีบทบาทโดยการให้ความสำคัญ ในการรณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนผ่านทางสื่อของรัฐ และควรจัดเจ้าหน้าที่มาควบคุม ชุมดูแลวินัยจราจรให้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้น เพื่อประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยให้เกิดแก่ ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากที่สุด

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมการขนส่งทางบก. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา :

http://www.dlt.go.th/th/attachments/dltnews/2552/oct52/119_svp.369-7.pdf
[2554, มีนาคม 6]

กองบังคับการตำรวจจราจร. พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522. [ออนไลน์]. 2553

แหล่งที่มา : <http://www.trafficpolice.go.th/law.php> [2554, มกราคม 2]

กองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. รายงานสถิติคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประจำปี 2550 - 2553.

คณะกรรมการกฤษฎีกา. รายงานการประชุมพิจารณาตรวจพิจารณาแก้ไขประมวล

กฎหมายอาญา. 10 มิถุนายน 2482, ครั้งที่ 9, 28/2482. หน้า 1-6.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์, 2534. หน้า 14.

คณิต ณ นคร, การเลี้ยงที่กฎหมายอนุญาต, วารสารอัยการ 4 (พฤษภาคม 2524) : 62.

จิตติ ติงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาคที่ 1. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร:
กรุงสยามพรินติ้งกรุ๊ป, 2536.

ชวรัตน์ ชาญศิลป์. เอกสารประกอบการสอนวิชาพ.พถ 251. ใน ทฤษฎีการเรียนรู้
(Learning Theory), 2551. หน้า 2.

เชษฐภัทร พรหมชนะ. การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ,
วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2546.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. ประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับอ้างอิง). พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพมหานคร:
วิญญูชน, 2546.

เทพชู ทับทอง. กรุงเทพฯในอดีต. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุขภาพใจ, 2542.

ธีระ สิงห์พันธุ์. คำอธิบายกฎหมายอาญาคณะรัฐศาสตร์ 1. กรุงเทพฯ โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย
รามคำแหง. หน้า 136-139.

บุญยฤทธิ ตั้งสุวรรณ. ศูนย์ควบคุม : มาตรการทางเลือกในกระบวนการยุติธรรม, วิทยานิพนธ์
ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2544.

ยอดพล ธนาปริบูรณ์ และคณะ. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน, สถานการณ์สุขภาพประเทศไทย
ปีที่ 2, 9 (กุมภาพันธ์ 2549).

- ลาวัณย์ อ่อนสำลี, ผู้ต้องกักขัง. วารสารราชทัณฑ์ปีที่ 52, 1. (2547): หน้า 75.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ (29 มกราคม 2522), หน้า 59.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96/ตอนที่ 211/ฉบับพิเศษ (19 ธันวาคม 2522), หน้า 1.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 103/ตอนที่ 180/ฉบับพิเศษ (17 ตุลาคม 2529), หน้า 1.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109/ตอนที่ 39 (6 เมษายน 2535), หน้า 44.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112/ตอนที่ 42 ก (6 ตุลาคม 2538), หน้า 1.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116/ตอนที่ 20 ก (25 มีนาคม 2542), หน้า 13.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101 ก (29 ธันวาคม 2550), หน้า 1.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 125/ตอนที่ 31ก (8 กุมภาพันธ์ 2551), หน้า 1.
- ศราววุฒิ พันธ์ขาว. การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์วิวัฒน์ชัยการพิมพ์, 2525.
- ศราววุฒิ พันธ์ขาว. อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร, วารสารอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม 1 (พ.ศ.2542) : 2.
- ศรีนิตา พรหมหิตาธร. คู่มือศึกษากฎหมาย ประมวลกฎหมายอาญา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2534.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน. อุบัติเหตุต้นตอความสูญเสียทุกเทศกาล. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : http://www.thaihealth.or.th/healthcontent/special_report/13128 [2554, มีนาคม 6]
- สถาบันวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม. การกำหนดดัชนีโทษและการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา. นนทบุรี: สถาบันวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม, 2551.
- สมยศ วัฒนภิรมย์, การรอลงโทษและการรอกำหนดโทษปรับ, วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536
- สหธน รัตนไพจิตร. ความประสงค์ของการลงโทษอาญา ศึกษาเฉพาะประเทศไทยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527.
- สุจินี รัตนวราน. ใน คำบรรยาย วิชากฎหมายอาญาชั้นสูง. 10-11 กรกฎาคม 2553.
- สุรสิทธิ์ ศิลปงาม. บทความคดีเมาแล้วขับศาลให้รอลงอาญา [ออนไลน์]. 2553 แหล่งที่มา : <http://www.ddd.or.th/content-view-287.htm> [2554, มีนาคม 2]
- แสวง บุญเฉลิมวิภาส. ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา, ใน รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์. กรุงเทพมหานคร : พี.เค.พรินติ้งเฮาส์,

2531. หน้า 143-144.

หยุด แสงอุทัย. กฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 20, แก้ไขเพิ่มเติม.กรุงเทพมหานคร :

สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพมหานคร:

ประกายพริก, 2542.

อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ. ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม และอาจารย์คณะ

นิติศาสตร์ ต่อการจัดตั้งศาลจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญา

มหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531

อรอนพ สุจริตจันทร์, ศึกษาทัศนคติของบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการนำวิธีการควบคุม

ผู้กระทำความผิดโดยใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย, วิทยานิพนธ์

ปริญญามหาบัณฑิต, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533

อุททิศ แสนโกศิก. วัตถุประสงค์ของการลงโทษ. บทบัณฑิตย 27 (พฤษภาคม 2513): 271-299.

อุททิศ แสนโกศิก. หลักกฎหมายอาญา : การลงโทษ. ใน อุททิศอนุสรณ์ นครหลวงกรุงเทพธนบุรี:

โรงพิมพ์สรรพสามิต, 2515.

ภาษาอังกฤษ

Bosworth, M. Encyclopedia of prisons and correctional facilities (Vol.I). UK : SAGE

Publications, Inc, 2005. P.434-437.

McCrary, B. S., and Miller, W. R. (eds.), Research on Alcoholics Anonymous:

Opportunities and Alternatives, New Brunswick, NJ: Rutgers Center of Alcohol Studies, 1993.

Code de la route. [Online]. Available from :

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=F419D0018916213B95F77DE30CA6CA34.tpdjo05v_1?cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20101126 [2010, December 20]

Countermeasures for Reducing Alcohol-Related Crashes, Forensic Science Review 12

(2000): P.119-131.

Courts and Programs Development Unit, Department of Justice, Policy Framework to

Consolidate and Extend Problem - Solving Courts and Approaches, Victoria,

Australia. March 2006.

- Cromwell, P.F., and Del Carmen. Rolando, V. Community-based Corrections. 4th edition, Belmont, CA : Wadsworth Publishing Company, 1999, pp.268-269
- Dan, M.K. What do alternative sanctions mean. University of Chicago Law Review 63 (1996): 591-653.
- Direction de la modernisation et l'action territoriale sous-direction de la circulation et de la securite routieres Bureau de la Securite et de la Reglementation routieres. Bilan statistique des infractions au code de la route 2009: LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE. Paris, 2009.
- Jayet, M.C. Alcohol in road safety monitoring in France from National to Regional strategies, 38th International Institutes on the prevention and treatment of alcoholism and drug dependence, Prague, June 5-10, 1994.
- Joseph, P. Gone, Peggy J. Miller, Julian Rappaport. Conceptual Self as Normatively Oriented: The Suitability of Past Personal Narrative for the Study of Cultural Identity. [Online]. Available from : <http://cap.sagepub.com/content/5/4/371.short> [2011, January 13]
- Legifrance. France Penal Code. [Online], 25 March 2002. Available from : www.legifrance.gouv.fr/html/codes_traduits/code_penal_textan.htm [2010, December 20]
- Morris, N. and Tonry, M. Between prison and Probation : Intermediate Punishments in a Rational Sentencing System. USA : Oxford University Press, September 12, 1991, P.3.
- National Criminal Justice Association, Criminal Justice Summit on Impaired Driving : Final Report, Washington, DC: National Criminal Justice Association, June 2003, P. 16, 22.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). 2008 Drunk Driving Statistics. [Online]. 2008. Available from : <http://www.alcoholalert.com/drunken-driving-statistics-new-hampshire.html> [2010, December 10]
- New Hampshire State. New Hampshire Statutes TITLE XXI; MOTOR VEHICLES [Online]. 2010. Available from : <http://www.gencourt.state.nh.us/RSA/html/NHTOC/NHTOC-XXI-265.htm> [2010, December 10]

- Norman A. Carison, Kären M. Hess, and Christine M.H. Orthmann. Corrections in the 21st century : a practical approach, Wadsworth Publishing Company, 1999. P.15.
- Packer L. Herbert. Reprinted from The Limits of the Criminal Sanction, Stanford University Press, 1968.
- R. Hingson. Prevention of Drinking and Driving, Alcohol Health & Research World 20 (1996): P.219-226.
- Sue Titus Reid. Crime and Criminology. 3th ed. Holt Rinehart and Winstion, 1982.
- US Dept. of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration National. Drunk driving statistics in the US. [Online]. Available from:
<http://www.alcoholalert.com/drun-driving-statistics-washington.html> [2008]
- Washington state. Washington state law: Motor vehicles, RCW, 46.61, section 46.61.502. [Online]. Available from : <http://www.seattle-duiattorney.com/resources/rcw46.61.php> [2010, December 10]



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา
มลรัฐนิวแฮมป์เชียร์

New Hampshire Statutes

TITLE XXI

MOTOR VEHICLES

CHAPTER 265-A

ALCOHOL OR DRUG IMPAIRMENT

Driving or Operating Under the Influence of Drugs or Liquor

Section 265-A:18

265-A:18 Penalties for Intoxication or Under Influence of Drugs Offenses. –

I. Except as otherwise provided in this section:

(a) Any person who is convicted of any offense under RSA 265-A:2, I shall be:

(1) Guilty of a class B misdemeanor;

(2) Fined not less than \$500;

(3) Required to furnish proof of successful completion of an impaired driver intervention program prior to the restoration of the person's driver's license or privilege to drive, provided that, if the person has previously completed, or been required by a court or the department of safety to complete, an impaired driver intervention program (I.D.I.P.) or any similar program in any jurisdiction, the person shall be required to furnish proof of successful completion of the multiple DWI offender intervention detention center program (M.O.P.) or an equivalent 7-day residential intervention program approved by the commissioner of health and human services;

(4) The person's driver's license or privilege to drive shall be revoked for not less than 9 months and, at the discretion of the court, such revocation may be extended for a period not to exceed 2 years. The court may suspend up to 6 months of this sentence, provided that the person has entered into the relevant driver intervention program required by subparagraph (3) within 45 days after conviction, or as soon thereafter as any extenuating circumstances approved by the department of health and human services allow;

(5) The sentencing court may sentence the person to additional alcohol and/or drug treatment and counseling, or to a treatment program approved by the commissioner of health and human services, or both. In addition, the court may require the person to submit to random urinalysis or such other tests as the court may deem appropriate; and

(6) The court in which the person was convicted may reduce the conviction to a violation upon a motion filed by either party at least one year after the date of the conviction. In deciding whether to reduce the conviction to a violation, the court may consider the person's subsequent driving record, any evidence of drug or alcohol treatment, the hardship that having a criminal record may cause for the person, and any other factors that the court deems relevant.

(b) Any person who is convicted of any aggravated DWI offense under RSA 265-A:3, except as provided in subparagraph (c), shall be:

(1) Guilty of a class A misdemeanor;

(2) Fined not less than \$750;

(3) Sentenced to a mandatory sentence of not less than 10 consecutive days of which 3 consecutive 24-hour periods shall be served in the county correctional facility and 7 consecutive days shall be served at the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center established under RSA 265-A:40, which sentence shall begin no later than 21 days after conviction. In the event that the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center has no available space, the person shall be assigned to an equivalent 7-day residential intervention program approved by the commissioner of health and human services. The person shall begin following any treatment recommendations arising out of the final evaluation given to the person at the multiple DWI offender intervention detention center or equivalent program within 60 days after the person has completed serving the required 7 consecutive days or such other time as the court may order;

(4) The person's driver's license or privilege to drive shall be revoked for not less than 18 months and, at the discretion of the court, such revocation may be extended for a period not to exceed 2 years. Except for good cause found by the court and noted in writing, the

court may suspend up to 6 months of this sentence, provided that the person has entered into the relevant driver intervention program required by subparagraph (3) as soon as any circumstances approved by the department of health of human services allow;

(5) The sentencing court may sentence the person to additional alcohol and/or drug treatment and counseling, or to a treatment program approved by the commissioner of health and human services, or both. In addition, the court may require the person to submit to random urinalysis or such other test as the court may deem appropriate; and

(6) A person who leaves the relevant driver intervention program required by subparagraph IV(a)(3) before completion and fails to return and complete it as soon as extenuating circumstances approved by the department of health and human services allow or who fails to begin following treatment recommendations within the time required by subparagraph IV(a)(3) shall be in contempt of court and shall serve a minimum of 14 days in the county correctional facility.

(c) Any person who is convicted of aggravated DWI under RSA 265-A:3, I(b) or II(b), shall be:

(1) Guilty of a class B felony;

(2) Fined not less than \$1,000;

(3) Sentenced to a mandatory sentence of not less than 21 consecutive days of which 14 consecutive 24-hour periods shall be served in the county correctional facility followed by 7 consecutive days served at the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center established under RSA 265-A:40, which sentence shall begin no later than 21 days after conviction. In the event that the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center has no available space the person shall be assigned to an equivalent 7-day residential intervention program approved by the commissioner of health and human services, and the remainder of the sentence may be deferred at the court's discretion. The person shall begin following any treatment recommendations arising out of the final evaluation given to the person at the multiple DWI offender intervention detention center or equivalent program within 60 days after the person has completed serving the required 7 consecutive days or such other time as the court may

order. The court may, at the satisfactory completion of any ordered treatment, suspend any remaining deferred sentence. Failure to successfully complete any court-ordered intervention program or recommended treatment shall result in the imposition of any remaining deferred sentence; and

(4) The person's driver's license or privilege to drive shall be revoked for not less than 18 months and, at the discretion of the court, such revocation may be extended for a period not to exceed 2 years. Except for good cause found by the court and noted in writing, the court may suspend up to 6 months of this sentence, provided that the person has entered into the relevant driver intervention program required by subparagraph (3) as soon as any extenuating circumstances approved by the department of health and human services allow.

II. Any person convicted of a violation of RSA 265-A:19, II shall be subject to the penalties set out in this section for a violation of RSA 265-A:3. Any person convicted of a violation of any other provision in RSA 265-A:19 or a violation of RSA 265-A:2, II shall be subject to the penalties set out in this section for a violation of RSA 265-A:2, I.

III. Any person who is convicted of an offense under RSA 265-A:2, I, RSA 265-A:3, or RSA 630:3, II and the offense occurred while the person was under the age of 21 shall be sentenced according to the provisions of this section, except that in all cases the person's driver's license or privilege to drive shall be revoked for not less than one year.

IV. Upon conviction of any offense under RSA 265-A:2, I or RSA 265-A:3, based on a complaint which alleged that the person has had one or more prior convictions under RSA 265-A:2, I or RSA 265-A:3, or RSA 630:3, II, or under reasonably equivalent offenses in an out-of-state jurisdiction, within 10 years preceding the date of the second or subsequent offense, the person shall be subject to the following penalties in addition to those provided in paragraph I:

(a) For a second offense:

(1) The person shall be guilty of a class A misdemeanor.

(2) The person shall be fined not less than \$750.

(3)(A) If the complaint alleges that the prior conviction occurred within 2 years preceding the date of the second offense, the person shall be sentenced to a mandatory sentence of not less than 37 consecutive days of which 30 consecutive 24-hour periods shall be served in the county correctional facility followed by 7 consecutive days to be served at the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center established under RSA 265-A:40 within 21 days after conviction, except that in circumstances where the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center has no available space the person shall be assigned to an equivalent 7-day residential intervention program approved by the commissioner of health and human services. The person shall begin following any treatment recommendations arising out of the final evaluation given to the person at the multiple DWI offender intervention detention center or equivalent program within 60 days after the person has completed serving the required 30 consecutive 24-hour periods or such other time as the court may order.

(B) If the complaint alleges that the prior conviction occurred more than 2 but not more than 10 years preceding the date of the second offense, the person shall be sentenced to a mandatory sentence of not less than 10 consecutive days of which 3 consecutive 24-hour periods shall be served in the county correctional facility and 7 consecutive days shall be served at the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center established under RSA 265-A:40, which sentence shall begin no later than 21 days after conviction. In the event that the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center has no available space the person shall be assigned to an equivalent 7-day residential intervention program approved by the commissioner of health and human services. The person shall begin following any treatment recommendations arising out of the final evaluation given to the person at the multiple DWI offender intervention detention center or equivalent program within 60 days after the person has completed serving the required 7 consecutive days or such other time as the court may order.

(4) The person's driver's license or privilege to drive shall be revoked for not less than 3 years.

(5) The person shall pay a fee to the commissioner, as established under RSA 126-A:43, for the costs of the state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center program prior to license restoration. If the person attends an approved equivalent 7-day residential intervention program, the fees and costs shall be paid to the program.

(6) A person who leaves the program before completion and fails to return and complete it as soon thereafter as extenuating circumstances approved by the department of health and human services allow, or who fails to begin following treatment recommendations within the time required by subparagraph IV(a)(3) shall be in contempt of court and shall serve a minimum of 30 days in the county correctional facility.

(7) The sentencing court may sentence the person to additional alcohol and/or drug treatment and counseling, or to a treatment program approved by the commissioner of health and human services, or both. In addition, the court may require the person to submit to random urinalysis or such other tests as the court may deem appropriate.

(b) For a third offense, any person convicted under this paragraph shall be subject to all the penalties of subparagraph (a) except that:

(1) The person's driver's license or privilege to drive shall be revoked indefinitely and shall not be restored for at least 5 years. At the end of the 5-year minimum revocation period the person may petition the court for eligibility to reapply for a driver's license and the court, for good cause shown, may grant such eligibility subject to such terms and conditions as the court may prescribe. Any untimely petition under this subparagraph shall be dismissed without a hearing. If such petition is granted and the person is otherwise eligible for license restoration, the person may then apply to the director for restoration of driver's license, but the license shall not be restored until the provisions of RSA 263:65-a and all other requirements under law are met.

(2) The person shall be sentenced to a mandatory sentence of not less than 180 consecutive days of which 30 consecutive 24-hour periods shall be served in the county correctional facility following which the person shall complete at the person's own expense a residential treatment program of at least 28 days duration or an intensive course of substance abuse treatment based upon a formal evaluation by a licensed alcohol and other

drug counselor and approved by the department of health and human services before the driver's license may be restored. The remainder of the sentence may be deferred for a period of up to 2 years. The court may, at the satisfactory completion of any ordered treatment, suspend any remaining deferred sentence. Failure to successfully complete any court-ordered intervention program or recommended treatment shall result in the imposition of any remaining deferred sentence.

(3) The sentencing court may sentence the person to additional alcohol and/or drug treatment and counseling or to a treatment program approved by the commissioner of health and human services, or both. In addition, the court may require the person to submit to random urinalysis or such other tests as the court may deem appropriate.

(c) For a fourth or subsequent offense, any person convicted under this paragraph shall be subject to all the penalties of subparagraphs (a) and (b) except that the person shall be guilty of a felony, and the person's driver's license or privilege to drive shall be revoked indefinitely and the person shall not petition for eligibility to reapply for a driver's license as provided in subparagraph (b)(1) for at least 7 years.

(d) For a third or subsequent offense when any prior offense under this paragraph is negligent homicide under RSA 630:3, II, or reasonably equivalent offense in an out-of-state jurisdiction, the person convicted under this paragraph shall be subject to all the penalties of subparagraphs (a) and (b) except that the person's driver's license or privilege to drive shall be revoked indefinitely and the person shall not petition for eligibility to reapply for a driver's license as provided in subparagraph (b)(1) for at least 10 years.

V. Voluntary completion of an impaired driver intervention program, or an appropriate equivalent, and commencement of treatment recommended by the program may be considered by a court when determining a sentence under this section.

VI. If any person is convicted of a violation of RSA 265-A:2, I or RSA 265-A:3, and the conviction is not based upon a complaint which alleges prior convictions as provided in paragraph IV, but the person is found to have had one or more such prior convictions in this state or in an out-of-state jurisdiction within 10 years preceding the date of the offense, the person's driver's license or privilege to drive shall be revoked for not less than one year nor

more than 3 years. Except for good cause found by the court and noted in writing, the court may suspend up to 6 months of this sentence, provided that within 45 days after conviction the person has entered the 7-day program at the state-operated multiple DWI offender intervention detention center program or an equivalent 7-day residential intervention program approved by the commissioner of health and human services, as provided in RSA 265-A:40 and RSA 265-A:42. The person's license shall not be restored until the person has successfully completed the program. The court may further order attendance at a residential treatment center, for a period not to exceed 30 days, at the person's own expense.

VII. For the purposes of this section:

(a) "Revocation" or "revoked" means revocation as defined in RSA 259:90 and also includes, if the person is a nonresident, the revocation of the person's privilege as an out-of-state driver to drive on any ways of this state.

(b) "Out-of-state jurisdiction" includes any governmental entity that issues driver's licenses that are valid for operating a motor vehicle on the ways of this state as provided in RSA 263:37, and that has laws relating to driving while intoxicated that are reasonably equivalent to the laws of this state.

(c) "Successful completion" means meeting further counseling requirements, if any, arising out of the final evaluation given to the offender at the I.D.I.P. or the M.O.P. or its equivalent; provided, however, that the offender shall have the right to a hearing before the commissioner or designee, who shall determine whether the further counseling requirements arising out of the final evaluation are warranted and appropriate, and whether the offender should be eligible for license restoration. The definition in this subparagraph shall also apply to RSA 265-A:42.

(d) A person shall be presumed to have furnished proof of successful completion of an impaired driver intervention program if the person furnishes a report indicating that he or she has successfully completed the I.D.I.P., the M.O.P., or an equivalent program, including, but not limited to, that he or she has met all further counseling requirements of the program and that he or she has paid all assessed program fees. The presumption may be

overcome by a hearing requested by the department, or the I.D.I.P., the M.O.P., or an equivalent program, with notice to the person and an opportunity for the person to be heard, where the department and/or the I.D.I.P., the M.O.P., or an equivalent program shall have the burden of proving that the person has not successfully completed an impaired driver intervention program.

(e) The I.D.I.P., the M.O.P., or an equivalent program shall inform the department of safety in writing of any further treatment it deems necessary in order to be considered a completed program before a license suspension should be restored. The department of safety shall notify the licensee of his or her ability to request a hearing to dispute the findings and the licensee shall inform the department of safety if the licensee requests a hearing within 20 days of receipt of such notice. At such hearing the I.D.I. P., the M.O.P., or an equivalent program shall have the burden of proving the person has not successfully completed an impaired driver intervention program. The I.D.I.P., the M.O.P., or an equivalent program shall inform the department of safety in writing within 5 days after the successful completion, including meeting all further counseling requirements, of the program attended by the licensee.

VIII. No portion of the minimum mandatory sentence of imprisonment and no portion of the mandatory sentence of the period of revocation and no portion of any fine imposed under this section shall be suspended or reduced by the court. No case brought to enforce this section shall be continued for sentencing for longer than 35 days. No person serving the minimum mandatory sentence under this section shall be discharged pursuant to authority granted under RSA 651:18, released pursuant to authority granted under RSA 651:19, or in any manner, except as provided in RSA 623:1, prevented from serving the full amount of such minimum mandatory sentence under any authority granted by RSA title LXII or any other provision of law.

TITLE XXI
MOTOR VEHICLES
CHAPTER 265-A
ALCOHOL OR DRUG IMPAIRMENT
Driving or Operating Under the Influence of Drugs or Liquor
Section 265-A:3

265-A:3 Aggravated Driving While Intoxicated. – A person shall be guilty of aggravated driving while intoxicated if the person drives, operates, or attempts to operate an OHRV, or if the person drives or attempts to drive a vehicle upon any way, or if the person operates or attempts to operate a boat:

I. While under the influence of intoxicating liquor or any controlled drug or any combination of intoxicating liquor and controlled drug or drugs and, at the time alleged:

(a) Drives or operates at a speed more than 30 miles per hour in excess of the prima facie limit;

(b) Causes a motor vehicle, boating, or OHRV collision resulting in serious bodily injury, as defined in RSA 625:11, VI, to the person or another;

(c) Attempts to elude pursuit by a law enforcement officer by increasing speed, extinguishing headlamps or, in the case of a boat, navigational lamps while still in motion, or abandoning a vehicle, boat, or OHRV while being pursued; or

(d) Carries as a passenger a person under the age of 16;

II. While having an alcohol concentration of 0.08 or more or, in the case of a person under the age of 21 at the time of the offense, 0.02 or more and, at the time alleged:

(a) Drives or operates at a speed more than 30 miles per hour in excess of the prima facie limit;

(b) Causes a motor vehicle, boating, or OHRV collision resulting in serious bodily injury, as defined in RSA 625:11, VI, to the person or another;

(c) Attempts to elude pursuit by a law enforcement officer by increasing speed, extinguishing headlamps or, in the case of a boat, navigational lights while still in motion, or abandoning a vehicle, boat, or OHRV while being pursued; or

- (d) Carries as a passenger a person under the age of 16; or
- III. While having an alcohol concentration of 0.16 or more.

TITLE XXI

MOTOR VEHICLES

CHAPTER 265-A

ALCOHOL OR DRUG IMPAIRMENT

Driving or Operating Under the Influence of Drugs or Liquor

Section 265-A:2

265-A:2 Driving or Operating Under Influence of Drugs or Liquor; Driving or Operating With Excess Alcohol Concentration. –

I. No person shall drive or attempt to drive a vehicle upon any way or operate or attempt to operate an OHRV:

(a) While such person is under the influence of intoxicating liquor or any controlled drug or any combination of intoxicating liquor and controlled drugs; or

(b) While such person has an alcohol concentration of 0.08 or more or in the case of a person under the age of 21, 0.02 or more.

II. No person shall operate or attempt to operate a boat while under the influence of intoxicating liquor or a controlled drug or any combination of intoxicating liquor and a controlled drug or drugs, or while such person has an alcohol concentration of 0.08 or more or in the case of persons under the age of 21, 0.02 or more.

Section 265-A:40

265-A:40 Multiple DWI Offender Intervention Detention Center Program. –

I. The commissioner of the department of health and human services shall be responsible for administration and operation of the 7-day multiple DWI offender intervention detention center program which persons convicted under RSA 265-A:2 or RSA 265-A:3 or sentenced pursuant to RSA 651:2, V(h) may be required to attend.

II. Any person who attends the 7-day multiple DWI offender intervention detention center program shall be required to pay the fees for confinement and intervention costs, except that prior payment shall not be required of any person. The fees shall be sufficient to make the program self-supporting, exclusive of start-up costs. The fees collected shall be deposited in a special account in the office of the state treasurer and utilized as provided in RSA 265-A:41.

III. The state-operated 7-day multiple DWI offender intervention detention center program shall furnish to the courts a report indicating when a person has completed attendance at the program, and shall furnish to the division of motor vehicles, department of safety, a report indicating when a person who attends the program pursuant to RSA 265-A:18 has successfully completed the program and treatment or involvement in a substance abuse program when appropriate and warranted.

IV. The commissioner of the department of health and human services shall submit an annual report on the 7-day state-operated multiple DWI offender intervention detention center program, on or before January 1 of each year, to the speaker of the house of representatives and the president of the senate.

V. The commissioner of the department of health and human services shall adopt rules, pursuant to RSA 541-A, relative to the operation of the 7-day multiple DWI offender intervention detention center program with respect to:

- (a) Program curriculum and content.
- (b) Any other matter related to the proper administration of this section.

มลรัฐวอชิงตัน

Driving Under the Influence Laws

RCW 46.61.5055

Alcohol violators — Penalty schedule.

(1) Except as provided in RCW 46.61.502(6) or 46.61.504(6), a person who is convicted of a violation of RCW 46.61.502 or 46.61.504 and who has no prior offense within seven years shall be punished as follows:

(a) In the case of a person whose alcohol concentration was less than 0.15, or for whom for reasons other than the person's refusal to take a test offered pursuant to RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) By imprisonment for not less than one day nor more than one year. Twenty-four consecutive hours of the imprisonment may not be suspended or deferred unless the court finds that the imposition of this mandatory minimum sentence would impose a substantial risk to the offender's physical or mental well-being. Whenever the mandatory minimum sentence is suspended or deferred, the court shall state in writing the reason for granting the suspension or deferral and the facts upon which the suspension or deferral is based. In lieu of the mandatory minimum term of imprisonment required under this subsection (1)(a)(i), the court may order not less than fifteen days of electronic home monitoring. The offender shall pay the cost of electronic home monitoring. The county or municipality in which the penalty is being imposed shall determine the cost. The court may also require the offender's electronic home monitoring device to include an alcohol detection breathalyzer, and the court may restrict the amount of alcohol the offender may consume during the time the offender is on electronic home monitoring; and

(ii) By a fine of not less than three hundred fifty dollars nor more than five thousand dollars. Three hundred fifty dollars of the fine may not be suspended or deferred unless the court finds the offender to be indigent; or

(b) In the case of a person whose alcohol concentration was at least 0.15, or for whom by reason of the person's refusal to take a test offered pursuant to RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) By imprisonment for not less than two days nor more than one year. Two consecutive days of the imprisonment may not be suspended or deferred unless the court finds that the imposition of this mandatory minimum sentence would impose a substantial risk to the offender's physical or mental well-being. Whenever the mandatory minimum sentence is suspended or deferred, the court shall state in writing the reason for granting the suspension or deferral and the facts upon which the suspension or deferral is based. In lieu of the mandatory minimum term of imprisonment required under this subsection (1)(b)(i), the court may order not less than thirty days of electronic home monitoring. The offender shall pay the cost of electronic home monitoring. The county or municipality in which the penalty is being imposed shall determine the cost. The court may also require the offender's electronic home monitoring device to include an alcohol detection breathalyzer, and the court may restrict the amount of alcohol the offender may consume during the time the offender is on electronic home monitoring; and

(ii) By a fine of not less than five hundred dollars nor more than five thousand dollars. Five hundred dollars of the fine may not be suspended or deferred unless the court finds the offender to be indigent.

(2) Except as provided in RCW 46.61.502(6) or 46.61.504(6), a person who is convicted of a violation of RCW 46.61.502 or 46.61.504 and who has one prior offense within seven years shall be punished as follows:

(a) In the case of a person whose alcohol concentration was less than 0.15, or for whom for reasons other than the person's refusal to take a test offered pursuant to RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) By imprisonment for not less than thirty days nor more than one year and sixty days of electronic home monitoring. The offender shall pay for the cost of the electronic monitoring. The county or municipality where the penalty is being imposed shall determine the cost. The court may also require the offender's electronic home monitoring

device include an alcohol detection breathalyzer, and may restrict the amount of alcohol the offender may consume during the time the offender is on electronic home monitoring. Thirty days of imprisonment and sixty days of electronic home monitoring may not be suspended or deferred unless the court finds that the imposition of this mandatory minimum sentence would impose a substantial risk to the offender's physical or mental well-being. Whenever the mandatory minimum sentence is suspended or deferred, the court shall state in writing the reason for granting the suspension or deferral and the facts upon which the suspension or deferral is based; and

(ii) By a fine of not less than five hundred dollars nor more than five thousand dollars. Five hundred dollars of the fine may not be suspended or deferred unless the court finds the offender to be indigent; or

(b) In the case of a person whose alcohol concentration was at least 0.15, or for whom by reason of the person's refusal to take a test offered pursuant to RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) By imprisonment for not less than forty-five days nor more than one year and ninety days of electronic home monitoring. The offender shall pay for the cost of the electronic monitoring. The county or municipality where the penalty is being imposed shall determine the cost. The court may also require the offender's electronic home monitoring device include an alcohol detection breathalyzer, and may restrict the amount of alcohol the offender may consume during the time the offender is on electronic home monitoring. Forty-five days of imprisonment and ninety days of electronic home monitoring may not be suspended or deferred unless the court finds that the imposition of this mandatory minimum sentence would impose a substantial risk to the offender's physical or mental well-being. Whenever the mandatory minimum sentence is suspended or deferred, the court shall state in writing the reason for granting the suspension or deferral and the facts upon which the suspension or deferral is based; and

(ii) By a fine of not less than seven hundred fifty dollars nor more than five thousand dollars. Seven hundred fifty dollars of the fine may not be suspended or deferred unless the court finds the offender to be indigent.

(3) Except as provided in RCW 46.61.502(6) or 46.61.504(6), a person who is convicted of a violation of RCW 46.61.502 or 46.61.504 and who has two or three prior offenses within seven years shall be punished as follows:

(a) In the case of a person whose alcohol concentration was less than 0.15, or for whom for reasons other than the person's refusal to take a test offered pursuant to RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) By imprisonment for not less than ninety days nor more than one year and one hundred twenty days of electronic home monitoring. The offender shall pay for the cost of the electronic monitoring. The county or municipality where the penalty is being imposed shall determine the cost. The court may also require the offender's electronic home monitoring device include an alcohol detection breathalyzer, and may restrict the amount of alcohol the offender may consume during the time the offender is on electronic home monitoring. Ninety days of imprisonment and one hundred twenty days of electronic home monitoring may not be suspended or deferred unless the court finds that the imposition of this mandatory minimum sentence would impose a substantial risk to the offender's physical or mental well-being. Whenever the mandatory minimum sentence is suspended or deferred, the court shall state in writing the reason for granting the suspension or deferral and the facts upon which the suspension or deferral is based; and

(ii) By a fine of not less than one thousand dollars nor more than five thousand dollars. One thousand dollars of the fine may not be suspended or deferred unless the court finds the offender to be indigent; or

(b) In the case of a person whose alcohol concentration was at least 0.15, or for whom by reason of the person's refusal to take a test offered pursuant to RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) By imprisonment for not less than one hundred twenty days nor more than one year and one hundred fifty days of electronic home monitoring. The offender shall pay for the cost of the electronic monitoring. The county or municipality where the penalty is being imposed shall determine the cost. The court may also require the offender's electronic home monitoring device include an alcohol detection breathalyzer, and may

restrict the amount of alcohol the offender may consume during the time the offender is on electronic home monitoring. One hundred twenty days of imprisonment and one hundred fifty days of electronic home monitoring may not be suspended or deferred unless the court finds that the imposition of this mandatory minimum sentence would impose a substantial risk to the offender's physical or mental well-being. Whenever the mandatory minimum sentence is suspended or deferred, the court shall state in writing the reason for granting the suspension or deferral and the facts upon which the suspension or deferral is based; and

(ii) By a fine of not less than one thousand five hundred dollars nor more than five thousand dollars. One thousand five hundred dollars of the fine may not be suspended or deferred unless the court finds the offender to be indigent.

(4) A person who is convicted of a violation of RCW 46.61.502 or 46.61.504 and who has four or more prior offenses within ten years, or who has ever previously been convicted of a violation of RCW 46.61.520 committed while under the influence of intoxicating liquor or any drug or RCW 46.61.522 committed while under the influence of intoxicating liquor or any drug, shall be punished in accordance with chapter 9.94A RCW.

(5) If a person who is convicted of a violation of RCW 46.61.502 or 46.61.504 committed the offense while a passenger under the age of sixteen was in the vehicle, the court shall:

(a) In any case in which the installation and use of an interlock or other device is not mandatory under RCW 46.20.720 or other law, order the use of such a device for not less than sixty days following the restoration of the person's license, permit, or nonresident driving privileges; and

(b) In any case in which the installation and use of such a device is otherwise mandatory, order the use of such a device for an additional sixty days.

(6) In exercising its discretion in setting penalties within the limits allowed by this section, the court shall particularly consider the following:

(a) Whether the person's driving at the time of the offense was responsible for injury or damage to another or another's property; and

(b) Whether at the time of the offense the person was driving or in physical control of a vehicle with one or more passengers.

(7) An offender punishable under this section is subject to the alcohol assessment and treatment provisions of RCW 46.61.5056.

(8) The license, permit, or nonresident privilege of a person convicted of driving or being in physical control of a motor vehicle while under the influence of intoxicating liquor or drugs must:

(a) If the person's alcohol concentration was less than 0.15, or if for reasons other than the person's refusal to take a test offered under RCW 46.20.308 there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) Where there has been no prior offense within seven years, be suspended or denied by the department for ninety days;

(ii) Where there has been one prior offense within seven years, be revoked or denied by the department for two years; or

(iii) Where there have been two or more prior offenses within seven years, be revoked or denied by the department for three years;

(b) If the person's alcohol concentration was at least 0.15:

(i) Where there has been no prior offense within seven years, be revoked or denied by the department for one year;

(ii) Where there has been one prior offense within seven years, be revoked or denied by the department for nine hundred days; or

(iii) Where there have been two or more prior offenses within seven years, be revoked or denied by the department for four years; or

(c) If by reason of the person's refusal to take a test offered under RCW 46.20.308, there is no test result indicating the person's alcohol concentration:

(i) Where there have been no prior offenses within seven years, be revoked or denied by the department for two years;

(ii) Where there has been one prior offense within seven years, be revoked or denied by the department for three years; or

(iii) Where there have been two or more previous offenses within seven years, be revoked or denied by the department for four years.

The department shall grant credit on a day-for-day basis for any portion of a suspension, revocation, or denial already served under this subsection for a suspension, revocation, or denial imposed under RCW 46.20.3101 arising out of the same incident.

For purposes of this subsection (8), the department shall refer to the driver's record maintained under RCW 46.52.120 when determining the existence of prior offenses.

(9) After expiration of any period of suspension, revocation, or denial of the offender's license, permit, or privilege to drive required by this section, the department shall place the offender's driving privilege in probationary status pursuant to RCW 46.20.355.

(10) (a) In addition to any nonsuspendable and nondeferrable jail sentence required by this section, whenever the court imposes less than one year in jail, the court shall also suspend but shall not defer a period of confinement for a period not exceeding five years. The court shall impose conditions of probation that include: (i) Not driving a motor vehicle within this state without a valid license to drive and proof of financial responsibility for the future; (ii) not driving a motor vehicle within this state while having an alcohol concentration of 0.08 or more within two hours after driving; and (iii) not refusing to submit to a test of his or her breath or blood to determine alcohol concentration upon request of a law enforcement officer who has reasonable grounds to believe the person was driving or was in actual physical control of a motor vehicle within this state while under the influence of intoxicating liquor. The court may impose conditions of probation that include nonrepetition, installation of an ignition interlock device on the probationer's motor vehicle, alcohol or drug treatment, supervised probation, or other conditions that may be appropriate. The sentence may be imposed in whole or in part upon violation of a condition of probation during the suspension period.

(b) For each violation of mandatory conditions of probation under (a)(i), (ii), or (iii) of this subsection, the court shall order the convicted person to be confined for thirty days, which shall not be suspended or deferred.

(c) For each incident involving a violation of a mandatory condition of probation imposed under this subsection, the license, permit, or privilege to drive of the person shall be suspended by the court for thirty days or, if such license, permit, or privilege to drive already is suspended, revoked, or denied at the time the finding of probation violation is made, the suspension, revocation, or denial then in effect shall be extended by thirty days. The court shall notify the department of any suspension, revocation, or denial or any extension of a suspension, revocation, or denial imposed under this subsection.

(11) A court may waive the electronic home monitoring requirements of this chapter when:

(a) The offender does not have a dwelling, telephone service, or any other necessity to operate an electronic home monitoring system;

(b) The offender does not reside in the state of Washington; or

(c) The court determines that there is reason to believe that the offender would violate the conditions of the electronic home monitoring penalty.

Whenever the mandatory minimum term of electronic home monitoring is waived, the court shall state in writing the reason for granting the waiver and the facts upon which the waiver is based, and shall impose an alternative sentence with similar punitive consequences. The alternative sentence may include, but is not limited to, additional jail time, work crew, or work camp.

Whenever the combination of jail time and electronic home monitoring or alternative sentence would exceed three hundred sixty-five days, the offender shall serve the jail portion of the sentence first, and the electronic home monitoring or alternative portion of the sentence shall be reduced so that the combination does not exceed three hundred sixty-five days.

Driving Under the Influence Laws

RCW 46.61.502

Driving under the influence.

(1) A person is guilty of driving while under the influence of intoxicating liquor or any drug if the person drives a vehicle within this state:

(a) And the person has, within two hours after driving, an alcohol concentration of 0.08 or higher as shown by analysis of the person's breath or blood made under RCW 46.61.506; or

(b) While the person is under the influence of or affected by intoxicating liquor or any drug; or

(c) While the person is under the combined influence of or affected by intoxicating liquor and any drug.

(2) The fact that a person charged with a violation of this section is or has been entitled to use a drug under the laws of this state shall not constitute a defense against a charge of violating this section.

(3) It is an affirmative defense to a violation of subsection (1)(a) of this section which the defendant must prove by a preponderance of the evidence that the defendant consumed a sufficient quantity of alcohol after the time of driving and before the administration of an analysis of the person's breath or blood to cause the defendant's alcohol concentration to be 0.08 or more within two hours after driving. The court shall not admit evidence of this defense unless the defendant notifies the prosecution prior to the omnibus or pretrial hearing in the case of the defendant's intent to assert the affirmative defense.

(4) Analyses of blood or breath samples obtained more than two hours after the alleged driving may be used as evidence that within two hours of the alleged driving, a person had an alcohol concentration of 0.08 or more in violation of subsection (1)(a) of this section, and in any case in which the analysis shows an alcohol concentration above 0.00 may be used as evidence that a person was under the influence of or affected by intoxicating liquor or any drug in violation of subsection (1)(b) or (c) of this section.

(5) Except as provided in subsection (6) of this section, a violation of this section is a gross misdemeanor.

(6) It is a class C felony punishable under chapter 9.94A RCW, or chapter 13.40 RCW if the person is a juvenile, if: (a) The person has four or more prior offenses within ten years as defined in RCW 46.61.5055; or (b) the person has ever previously been convicted of vehicular homicide while under the influence of intoxicating liquor or any drug, RCW

46.61.520(1)(a), or vehicular assault while under the influence of intoxicating liquor or any drug, RCW 46.61.522(1)(b).

RCW 46.61.504

Physical control of vehicle under the influence.

(1) A person is guilty of being in actual physical control of a motor vehicle while under the influence of intoxicating liquor or any drug if the person has actual physical control of a vehicle within this state:

(a) And the person has, within two hours after being in actual physical control of the vehicle, an alcohol concentration of 0.08 or higher as shown by analysis of the person's breath or blood made under RCW 46.61.506; or

(b) While the person is under the influence of or affected by intoxicating liquor or any drug; or

(c) While the person is under the combined influence of or affected by intoxicating liquor and any drug.

(2) The fact that a person charged with a violation of this section is or has been entitled to use a drug under the laws of this state does not constitute a defense against any charge of violating this section. No person may be convicted under this section if, prior to being pursued by a law enforcement officer, the person has moved the vehicle safely off the roadway.

(3) It is an affirmative defense to a violation of subsection (1)(a) of this section which the defendant must prove by a preponderance of the evidence that the defendant consumed a sufficient quantity of alcohol after the time of being in actual physical control of the vehicle and before the administration of an analysis of the person's breath or blood to cause the defendant's alcohol concentration to be 0.08 or more within two hours after being in such control. The court shall not admit evidence of this defense unless the defendant notifies the

prosecution prior to the omnibus or pretrial hearing in the case of the defendant's intent to assert the affirmative defense.

(4) Analyses of blood or breath samples obtained more than two hours after the alleged being in actual physical control of a vehicle may be used as evidence that within two hours of the alleged being in such control, a person had an alcohol concentration of 0.08 or more in violation of subsection (1)(a) of this section, and in any case in which the analysis shows an alcohol concentration above 0.00 may be used as evidence that a person was under the influence of or affected by intoxicating liquor or any drug in violation of subsection (1)(b) or (c) of this section.

(5) Except as provided in subsection (6) of this section, a violation of this section is a gross misdemeanor.

(6) It is a class C felony punishable under chapter 9.94A RCW, or chapter 13.40 RCW if the person is a juvenile, if: (a) The person has four or more prior offenses within ten years as defined in RCW 46.61.5055; or (b) the person has ever previously been convicted of (i) vehicular homicide while under the influence of intoxicating liquor or any drug, RCW 46.61.520(1)(a), (ii) vehicular assault while under the influence of intoxicating liquor or any drug, RCW 46.61.522(1)(b), or (iii) an out-of-state offense comparable to the offense specified in (b)(i) or (ii) of this subsection.

กฎหมายของประเทศฝรั่งเศส

Traffic Code

Article L221-2 [Learn more about this item ...](#)

Amended by Act No. 2004-204 of 9 March 2004 - art. 57 Official Gazette of March 10, 2004

I. - The act of driving a vehicle without holding a license for the category of vehicle concerned is punishable by one year imprisonment and 15,000 euros fine.

II. - Any person guilty of an offense under this section shall also incur the following additional penalties:

1 ° The sentence of community service in a manner provided for in Article 131-8 of the Penal Code and under the conditions laid down in Articles 131-22 to 131-24 of the Code and Article 20-5 of Ordinance No. 45-174 of 2 February 1945 on juvenile delinquency;

2 ° The penalty of daily fines under the conditions laid down in Articles 131-5 and 131-25 of the Penal Code.

3 ° (Paragraph deleted)

4 ° prohibition to drive certain motor land vehicles, including those for which the driving license is not required, for a period of five years;

5 ° The obligation to perform, at its expense, an awareness course on road safety;

6 ° confiscation of the vehicle the convicted person has served for the offense if he owns it.

III. - The asset may be prescribed in accordance with Articles L. 325-1 to L. 325-3.

Article L234-1

I. - Even in the absence of any signs of obvious intoxication, the fact of driving under the influence of alcohol characterized by a concentration of alcohol in the blood greater than or equal to 0.80 grams per liter or a concentration of alcohol in breath or more than 0.40 milligram per liter is punishable by two years imprisonment and a fine of € 4500.

II. - The act of driving a vehicle while intoxicated is evident same penalties.

III. - In the cases mentioned in I and II of this article, the asset may be prescribed in accordance with Articles L. 325-1 to L. 325-3.

IV. - These crimes result of right to the reduction of half the maximum number of points in the driver's license.

V. - The provisions of this section shall apply to the companion of a student driver.

Article L235-1

I. - Any person who drives a vehicle or accompanying a learner driver when it results from a blood test that made use of substances or plants classified as narcotics is punishable by two years imprisonment and 4500 euros fine.

If the person was also under the influence of alcohol characterized by a concentration of alcohol in blood or in expired air at or above the rate fixed by the laws or regulations of this Code, the penalties are increased to three years imprisonment and a 9,000 euro fine.

II. - Any person guilty of offenses under this section shall also incur the following additional penalties:

1 ° The suspension for a period of three years in the driver's license suspension can not be limited to driving outside professional activity can not be suspended, even partially;

2 ° The cancellation of driver's license with prohibition of applying for the grant of a new license for three years;

3 ° The sentence of community service as provided in Article 131-8 of the Penal Code and under the conditions laid down in Articles 131-22 to 131-24 of the Code and Article 20-5 of Ordinance No. 45-174 of 2 February 1945 on juvenile delinquency;

4 ° The penalty of daily fines under the conditions laid down in Articles 131-5 and 131-25 of the Penal Code;

5 ° prohibition to drive certain motor land vehicles, including those for which the driving license is not required, for a period of five years;

6 The duty to perform, at its expense, an awareness course on road safety;

7 ° The obligation to perform, at its expense, an awareness course on the dangers of the use of narcotics.

III. - The detention of the vehicle may be prescribed in accordance with Articles L. 325-1 to L. 325-3.

IV. - Offences under this Article result of right to the reduction of half the maximum number of points in the driver's license.

Article L413-1

Is punished by three months in prison and 3750 euro fine any driver of a motor vehicle, already convicted and sentenced for exceeding the speed limit less than 50 km / h, commits the same offense a repeat offender as provided by the second paragraph of Article 132-11 of the Penal Code.

Any driver guilty of this crime also incur the additional penalty of suspension for a period of three years or more, driving license, the suspension can not be limited to driving outside professional activities. It also incurs a disqualification from operating certain motor land vehicles, for a period of five years, the term of duty to perform, at its expense, an awareness course on road safety and the sentence confiscation of the vehicle he used in committing the offense, being the owner.

This offense gives rise automatically to the reduction of half the maximum number of points in the driver's license.

Penal Code

ARTICLE 131-4

The scale of custodial sentences is as follows:

- 1° A maximum of ten years;
- 2° A maximum of seven years;
- 3° A maximum of five years;
- 4° A maximum of three years;
- 5° A maximum of two years;
- 6° A maximum of one year;
- 7° A maximum of six months;

8° A maximum of two months.

ARTICLE 132-19

Where an offence is punished by a sentence of imprisonment, the court may impose a sentence of imprisonment for less than the maximum term. The court may only impose an immediate custodial sentence for a misdemeanour on giving special grounds for such a choice of penalty.

ARTICLE 132-25

Where a trial court imposes a custodial sentence of one year's imprisonment or less, it may determine that the sentence is to be served in semi-detention where the convicted person establishes that he has a trade or profession, or regularly attends a course of education or a professional training course, or apprenticeship or temporary employment with a view to social rehabilitation, or that he plays a vital role in the life of his family, or need to undergo medical treatment.

In the cases provided for in the previous paragraph, the court may also determine that the prison sentence be carried out under the system of external placement.

Where the convicted person has been placed or kept in detention, under the provisions of article 397-4 of the Code of Criminal Procedure, the court applying the present article may order that the semi-detention or external placement be provisionally imposed.

ARTICLE 132-26

A convicted person who has been granted the benefit of semi-detention is obliged to enter the penitentiary institution pursuant to the conditions determined by the penalty enforcement judge, according to the time necessary for him to carry out his profession, course of education, professional training, participation in family life or medical treatment in consideration of which he was granted the regime of semi-detention. He is obliged to remain within the establishment during the days when his external obligations are interrupted, whatever the reason for the interruption.

A convicted person who benefits from external placement is employed outside the penitentiary institution, and carries out work monitored by the authorities.

The trial court may also impose the conditions provided for by articles 132-43 to 132-46 on a convicted person who benefits from semi-detention or external placement.

ARTICLE 132-26-1

Where a trial court imposes a custodial sentence of one year's imprisonment or less, it may rule that the prison sentence is to be replaced by placement under electronic surveillance where the convicted person establishes that he has a trade or profession, or regularly attends a course of education or a professional training course or temporary employment with his social rehabilitation in mind, or that he plays a vital role in the life of his family, or needs to undergo medical treatment.

A decision to place a defendant under electronic surveillance may only be taken with the consent of the defendant who has first been informed that he may request for assistance from his advocate, where appropriate the latter being automatically designated by the president of the bar council, before giving his consent.

If the defendant is an unemancipated minor, this decision may only be taken with the consent of those holding parental authority over him. Where the convicted person has been placed or kept in detention pursuant to the terms of article 397-4 of the Code of Criminal Procedure, a trial court applying the provisions of the previous paragraph may order that placement under electronic surveillance be provisionally imposed.

ARTICLE 132-26-2

For the convicted person, placement under electronic surveillance entails prohibition to leave his residence or any other place determined by the penalty enforcement judge outside such periods as the judge prescribes. The periods and places are determined taking into account: the fact that the convicted person has a trade or profession; that he regularly attends a course of education or a professional training course, or has temporary employment with a view to his social rehabilitation; his participation in the life of

his family; his need to undergo medical treatment. Placement under electronic surveillance also entails for the convicted person the requirement to respond to the summons of any public authority designated by the penalty enforcement judge.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายพลพิพัฒน์ วรชินาคมม์ เกิดเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2528 มีภูมิลำเนาอยู่ กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับชั้นปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2550 สำเร็จการศึกษาระดับชั้นเนติบัณฑิต สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 61 ปีการศึกษา 2551 และศึกษาต่อในหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2552



ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย