



ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะกรณีขับรถ
ขณะเมาแอลกอฮอล์เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย



วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
คณะนิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2566



**PROBLEMS PENALTY OF DRUNK VEHICLE DRIVING IN
THE CASE OF DRIVING WHILE DRUNK ALCOHOL
CAUSING DEATH TO ANOTHER PERSON**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF LAWS
FACULTY OF LAW**

**GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2023**

วิทยานิพนธ์เรื่อง
ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะกรณีขับรถ
ขณะเมาแอลกอฮอล์เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

โดย
กัณฑ์พัฒน์ สุขพานิช

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2566

รศ. ดร. ภูมิ มูลศิลป์
ประธานกรรมการสอบ

ผศ. ดร. ชานี วรภัทร์
กรรมการ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ผศ. ดร. สัตยพงษ์ ลิ่มประเสริฐ
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ. ร.ต. หญิง ดร. วรณี สุขสาตร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

16 พฤศจิกายน 2566

Thesis Entitled

**PROBLEMS PENALTY OF DRUNK VEHICLE DRIVING IN
THE CASE OF DRIVING WHILE DRUNK ALCOHOL
CAUSING DEATH TO ANOTHER PERSON**

by
KANTAPAT SUKPANICH

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Laws

Rangsit University
Academic Year 2023

Assoc. Prof. Poom Moolsilpa, S.J.D.
Examination Committee Chairperson

Asst. Prof. Thanee Vorapatr, LL.D.
Member

Asst. Prof. Sanyapong Limpraseart, Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst.Prof. Plt.Off. Vannee Sooksatra, D.Eng.)

Dean of Graduate School

November 16, 2023

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยการให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำของท่าน ผศ. ดร. สัญญพงศ์ ลิ้มประเสริฐ ซึ่งเป็นกรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้กรุณาที่ให้คำแนะนำข้อคิดเห็นตรวจร่าง ตรวจสอบ และแก้ไขร่างวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร.ภูมิ มูลศิลป์ ที่กรุณาให้เกียรติเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ โดยมี ผศ.ดร.ธานี วรรณิทธิ์ ร่วมเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำปรึกษาแนะนำแนวทาง และแนะนำในทุก ๆ ด้าน รวมถึงเจ้าหน้าที่คณะนิติศาสตร์และบัณฑิตวิทยาลัยทุกท่านที่ช่วยอำนวยความสะดวก และประสานงานในการทำวิทยานิพนธ์ให้ผู้วิจัยตลอดมา

ท้ายนี้ผู้วิจัยขออ้อมรำลึกถึงอำนาจบารมีของคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่อยู่ในสากลโลก อันเป็นที่พึ่งให้ผู้วิจัยมีสติปัญญาในการจัดทำวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยขอให้เป็นกตเวทิตาแก่บิดา มารดา ครอบครัวของผู้วิจัย ตลอดจนผู้วิจัยหนังสือ และบทความต่าง ๆ ที่ให้ความรู้แก่ผู้วิจัยจนสามารถทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

กนต์พัฒน์ สุขพานิช
ผู้วิจัย

6005386 : กันตพัฒน์ สุขพานิช
 ชื่อวิทยานิพนธ์ : ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วจับขี้ยานพาหนะ
 กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย
 หลักสูตร : นิติศาสตร์มหาบัณฑิต
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ผศ. ดร.สัญญาพงศ์ ลิ่มประเสริฐ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ค้นหาแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้จับขี้ยานพาหนะ 2) ศึกษาปัญหาบทลงโทษ มาตรการการเพิ่มโทษผู้จับขี้ยานพาหนะ 3) ศึกษาเปรียบเทียบบทลงโทษของผู้จับขี้ในขณะเมาสุราตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ และ 4) เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษของการเมาแล้วจับขี้ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย การศึกษาในครั้งนี้เป็นการใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาจากเอกสารแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายทั้งของต่างประเทศและของประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มโทษผู้จับขี้ยานพาหนะกรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

จากผลการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษผู้จับขี้ขับรถขณะเมาสุร่าค่อนข้างเบา ไม่เหมาะสมกับความผิดที่ผู้กระทำความผิดตั้งใจฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย จึงไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เจ็ดหลาบ ได้อย่างเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และครั้งต่อ ๆ ไปอีก และเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายหรือถึงแก่ความตาย และโทษที่ผู้กระทำได้รับคือกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย เห็นควรว่าการเพิ่มอัตราโทษทางกฎหมายให้สูงขึ้น ย่อมเป็นการแก้ไขปัญหาเพื่อยับยั้งการกระทำความผิดซ้ำ และแก้ไขปัญหากการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงเสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยปรับปรุงตามโทษปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด และควรเพิ่มโทษแก่ผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงกรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา

(วิทยานิพนธ์มีจำนวนทั้งสิ้น 129 หน้า)

คำสำคัญ: บทลงโทษ, ขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์

ลายมือชื่อนักศึกษา.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

6005386 : Kantapat Sukpanich
 Thesis Title : Problems Penalty of Drunk Vehicle Driving in The Case of Driving
 While Drunk Alcohol Causing Death to Another Person
 Program : Master of Laws
 Thesis Advisor : Asst. Prof. Sanyapong Limprasert, Ph.D.

Abstract

This research aimed to: 1) investigate theories related to penalty enhancement for drunk drivers, 2) explore problems of penalties and penalty enhancement for drunk drivers, 3) compare penalties specified by Thailand and overseas countries' laws, and 4) propose legal amendments for enhancing penalties for drunk driving causing death. This research employed qualitative methodology, reviewing documents, theories, and related laws in Thailand and overseas countries.

The results revealed that, according to the Land Traffic Act, B.E. 2522 (1979), penalties for drunk drivers were not severe when compared with their intention to violate the law resulting in drunk drivers repeating their violations and not realizing the death of their victims which caused them to be charged with reckless driving causing death. Penalty enforcement would prevent repeat violations and minimize car accidents. Therefore, the research recommended the amendment of the Land Traffic Act, B.E. 2522 (1979) by enhancing penalties for drunk drivers based on the blood alcohol level and the number of violations. In addition, passengers drinking alcohol, entrepreneurs of entertainment venues, and alcohol sellers should be punished. Drunk driving causing death should be also considered as murder with an intention to kill.

(Total 129 pages)

Keywords: Penalty, Drunk Driving

Student' s Signature Thesis Advisor' s Signature

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ช
บทที่ 1	
บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	9
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	9
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	10
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา	10
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
บทที่ 2	
แนวคิด ทฤษฎี การบังคับใช้กฎหมายจราจรของการมาแล้วข้ามปี	12
ยานพาหนะ	
2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	13
2.1.1 แนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม	13
2.1.2 ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)	15
2.1.3 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)	16
2.1.4 มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย	16
2.1.5 ทฤษฎีกฎหมายทางอาญา	18
2.1.6 ทฤษฎีเจตนาข่มขู่เห็นผล	19
2.1.7 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด	21
2.2 แนวคิดและสภาพปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	23

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะ	31
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยประมาท	39
2.4.1 หลักเกณฑ์ของการกระทำโดยประมาท	39
2.4.2 ลักษณะของการกระทำความผิดโดยประมาท	41
2.4.3 โทษและการกระทำความผิดโดยประมาท	41
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยเจตนา	45
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	49
2.7 หลักกฎหมายไทยที่มีผลบังคับใช้กับความผิดฐานเมาแล้วขับ	52
2.7.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก	52
2.7.2 บทบัญญัติเกี่ยวกับการขับขีรถขณะเมาสุรา มาตรา 43 ห้ามมิให้ ผู้ขับขี่ขับรถ	60
2.7.3 ในกฎกระทรวง	63
2.7.4 มาตรการในการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา	64
2.7.5 มาตรการในการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคลกับผลของการ ร้ายแรง	65
2.8 โครงสร้างความรับผิดชอบทางอาญา	69
บทที่ 3	
เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็น เหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ	75
3.1 สาธารณรัฐไต้หวัน	75
3.2 ประเทศเกาหลีใต้	80
3.3 ประเทศญี่ปุ่น	86
3.4 ประเทศเวียดนาม	90
3.5 เปรียบเทียบอัตราโทษเกี่ยวกับการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	92

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4	
การวิเคราะห์ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะ กรณีขับรถ ขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	104
4.1 ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะที่ยังไม่มีความ รุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด	106
4.2 ปัญหาการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการ สถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	108
4.3 ปัญหาในการตีความกฎหมายกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา	111
4.4 ปัญหาบทลงโทษของการกระทำความผิดซ้ำที่ยังไม่มีความรุนแรง เพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด	113
บทที่ 5	
บทสรุป และข้อเสนอแนะ	116
5.1 บทสรุป	117
5.2 ข้อเสนอแนะ	121
บรรณานุกรม	124
ประวัติผู้วิจัย	129

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1	อัตราทโษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศไทย 35
3.1	กฎหมายที่กล่าวถึงการขับซึ่ขณะมีนเมาของสาธารณรัฐไต้หวัน 78
3.2	กฎหมาย กรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้ 81
3.3	อัตราทโษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศเกาหลีใต้ 82
3.4	ลักษณะของการกระทำผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ที่มีใบขับซึ่ประเทศเกาหลี 84
3.5	ลักษณะของการกระทำผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ที่มีใบขับซึ่สำหรับชาวต่างชาติ 85
3.6	อัตราทโษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศญี่ปุ่น 89
3.7	อัตราทโษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศเวียดนาม 90
3.8	เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับซึ่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ 93
3.9	เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับซึ่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ 97

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาลแก่ทุกประเทศในโลก นอกจากนั้น ยังทำให้ประเทศต่าง ๆ ต้องได้รับผลกระทบทั้งจากการสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศ ตลอดจนส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของคนในครอบครัวและคนใกล้ชิดอุบัติเหตุจราจรมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย กรณีการ “เมาแล้วขับ” เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้ ประเทศต่าง ๆ จึงพยายามรณรงค์และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ในประเทศไทยอุบัติเหตุทางท้องถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของคนไทยในยุคปัจจุบัน จากสถิติย้อนหลัง 5 ปี พบว่า ในปี 2560 มีผู้เสียชีวิตจากสาเหตุ “เมาแล้วขับ” ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ถึงร้อยละ 32.70, ปี 2561 ร้อยละ 28, ปี 2562 ร้อยละ 25.20, ปี 2563 ร้อยละ 10.90 เนื่องจากเป็นปีที่รัฐบาลออกมาตรการล็อกดาวน์ ห้ามเดินทางข้ามจังหวัด เคอร์ฟิว และห้ามจำหน่ายสุรา, ปี 2564 ร้อยละ 21.50 เนื่องจากรัฐบาลมีมาตรการผ่อนปรนในเรื่องของการเดินทาง แม้ว่าจะยังห้ามดื่มสุรกายในสถานบันเทิง แต่ก็ไม่มีมาตรการห้ามจำหน่ายสุรา สาเหตุหลักของอุบัติเหตุและการเสียชีวิตส่วนใหญ่ยังเป็นพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เอง ทั้งขับรถเร็วเมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัยขณะที่มาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เข้มแข็งยังมีเฉพาะบางพื้นที่ทำให้ไม่สามารถลดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้ จากข้อมูลศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน ระบุว่า ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี พ.ศ. 2564 ตรวจพบว่ามีแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันในปี 2563 มากถึง 17% โดยในปี 2564 มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 5,387 ราย มากกว่าปี 2563 ที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 4,415 ราย ขณะที่ข้อมูลระหว่างปี 2550-2564 คนไทยมีพฤติกรรมดื่มประจำถึง 44% ในจำนวนนี้ กว่า 1 ใน 3 หรือ 36% ดื่มหนัก และมี

¹ จาก รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ, โดย กลุ่มสถิติขนส่ง กองแผนงาน, 2565, สืบค้น

พฤติกรรมการดื่มแล้วขับสูงถึง 31% อายุเฉลี่ยดื่มครั้งแรก 20 ปี² ดังที่มีผลการวิจัยในโครงการ เด็กไทยปลอดภัย พบว่า³ เด็กไทยอายุต่ำกว่า 15 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรปีละกว่า 900 ราย วัยรุ่นอายุ 15-19 ปี อีกปีละ 1,600 คน ในจำนวนนี้ยังพบเด็กที่ไม่เสียชีวิตแต่ได้รับบาดเจ็บจนต้องรักษาตัวในโรงพยาบาลอีก 25 เท่า ทำให้การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นปัญหาหลักของทั้งเด็กและผู้ใหญ่

ในประเทศไทย อุบัติเหตุทางท้องถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของคนไทยในยุคปัจจุบัน ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยปีละ 20,000 คน หรือเฉลี่ยวันละ 60 คน ต่อวัน และจะมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในช่วงเทศกาลต่าง ๆ อาทิ เช่น ช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ โดยพบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นกำลังสำคัญของครอบครัวจึงทำให้ผลกระทบของอุบัติเหตุดังกล่าวมีผลต่อทั้งตัวบุคคล ครอบครัวและสังคม ซึ่งข้อมูลจากสำนักวิจัย ซูเปอร์โพลมูลนิธิสถาบันวิจัยความสุขชุมชนและความเป็นผู้นำ ได้เผยถึงประสบการณ์ของผู้ใช้รถ ถึงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น พบว่าส่วนใหญ่เคยเกิดเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้ ร้อยละ 76.7 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่งผลให้การดื่มสุราแล้วขับไม่เพียงเป็นภัยต่อผู้ขับขี่เอง แต่ยังเป็นภัยต่อผู้ร่วมใช้ถนนบุคคลอื่น ๆ ผู้บริสุทธิ์ ทั้งยังมีผลกระทบต่อครอบครัวของบุคคลเหล่านั้น ที่อาจต้องสูญเสียบุคคลที่สำคัญของครอบครัวไป นอกจากนี้หากมองในระดับประเทศแล้ว รัฐก็ต้องสูญเสียบุคคลที่สำคัญทางเศรษฐกิจไปด้วย ทั้งยังต้องเสียงบประมาณบางส่วนในการดูแลรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุกลุ่มเหล่านี้โดยไม่จำเป็น เพราะเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ หากทุกคนมีจิตสำนึกที่ดีพอ จากข้อมูลสถิติการจับผู้เมาแล้วขับ⁴ ในปี พ.ศ. 2560 พบผู้กระทำผิด 96,467 ราย ส่วนในปี พ.ศ.2561 พบผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ 112,991 ราย เพิ่มขึ้น 16,524 ราย

แม้ประเทศไทยได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อใช้ในการบังคับใช้เพื่อทำการลงโทษผู้ที่ขับขีรถในขณะที่เมาแอลกอฮอล์ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่12)

² จาก ผลสำรวจเมาแล้วขับบาดเจ็บ-เสียชีวิต, โดย ข้อมูลศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, 2564, สืบค้น 29 ตุลาคม 2565, จาก <https://www.hfocus.org/content/>

³ จาก โครงการเด็กไทยปลอดภัย, โดย Safe kids Thailand, 2562, สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก <http://safekidsthailand.com/wordpress>.

⁴ จาก รายงานการผลการดำเนินงานควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์, โดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2560, สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก <https://ddc.moph.go.th>.

⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พ.ศ. 2562 โดยมีการห้ามมิให้ผู้ขับขี่ทำการขับขี่ในขณะที่เมาสุราหรือแอลกอฮอล์ หากมีการไม่ปฏิบัติตามหรือทำการฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไว้ไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่เมื่อมีการนำมาใช้ในการบังคับใช้ไม่สามารถบังคับใช้ได้จนครบคลุมหรือมีประสิทธิภาพมากพอ เนื่องจากยังคงพบว่ามี การสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่ประสบเหตุจากเหตุการณ์เมาแล้วขับอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีการบังคับกฎหมายอย่างจริงจัง การรณรงค์หรือการส่งเสริมการลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นต้น โดยกฎหมายลงโทษผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์มีโทษหนักถึงขั้นจำคุกก็ตาม แต่ในการพิจารณาจากศาลนั้นขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลซึ่งมีการลงโทษหลายรูปแบบที่นอกเหนือจากการจำคุก เช่น การปรับเทียบปรับ การสั่งคุมความประพฤติ การบำเพ็ญประโยชน์เพื่อส่วนรวมหรือสังคม หรือการจำคุกในรูปแบบของการรอลงอาญาซึ่งขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลเป็นหลัก รวมไปถึงพฤติกรรมของผู้ต้องหาในแต่ละกรณี แต่กลับพบว่าจำนวนผู้ที่ประมาทความผิดในข้อหาเมาแล้วขับกลับพบว่ายังคงไม่มีแนวโน้มที่ลดลงแต่อย่างใด แม้ว่าในหลายหน่วยงานจะมีการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ทำการขับขี่ เช่น สสส. ที่จัดทำโครงการต่างๆอย่างต่อเนื่อง⁶ ทั้งนี้สาเหตุมาจากหลากหลายปัจจัย เช่น สถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมามา สภาพแวดล้อม รวมถึงจิตสำนึกหรือทัศนคติของผู้ขับขี่ ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศเกาหลีใต้ที่เพิ่งได้มีการแก้ไขแล้วประกาศใช้กฎหมายเมาแล้วขับฉบับใหม่ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีกฎหมายรุนแรงขึ้นมาเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ทันทีที่เมาแล้วขับมีอัตราโทษถึงจำคุกตลอดชีวิต⁷ ซึ่งทางรัฐบาลก็ได้มีการปรับเปลี่ยนกฎหมายและบทลงโทษมาเรื่อย ๆ โดยปัจจุบันความรุนแรงของบทลงโทษจะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับ หากผู้กระทำความผิดมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 0.03% ขึ้นไปจะถูกระงับใบขับขี่ทันที และถูกเพิกถอนเมื่อมีปริมาณมากกว่า 0.08%⁸ ประเทศญี่ปุ่น มีปัญหาเมาแล้วขับรถชนคนตาย จะถูกจำคุกไม่เกิน 5 ปี ปรับ 5 แสนเยน ทำให้ประเทศญี่ปุ่นได้แก้ไขกฎหมายเพิ่มโทษ โดยครอบครัวของผู้ที่เสียชีวิตยื่นเรื่องต่อรัฐให้มีการแก้ไขกฎหมายและพิจารณาให้เพิ่มโทษให้หนักขึ้นซึ่งได้แก้กฎหมายเมาแล้วขับ ไม่ได้ครอบคลุมเพียงผู้ที่เมาสุราแล้วขับ แต่ยังรวมถึงผู้ที่ให้เครื่องดื่ม

⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562

⁷ จาก *กฎหมายดื่มแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้*, โดย Creatrip, 2018, สืบค้น 9 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.creatrip.com/th/blog/7426>

⁸ จาก *Death of young soldier calls for tougher punishments for drunk driving*, โดย Jo He-rim, 2018, สืบค้น 14 มิถุนายน 2565, จาก <http://m.koreaherald.com/view.php?ud=20181111000146>

แอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ดื่ม และผู้ที่ร่วมนั่งรถโดยสารหรือไหว้วานไปกับผู้ขับขี่ที่เมาอีกด้วย ถึงแม้จะยังไม่ได้รับบทลงโทษแก่ผู้ทำให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ ผลก็คือ สักส่วนของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน⁹ นอกจากโทษตามกฎหมายอาญาข้างต้นแล้ว ผู้ต้องหายังต้องเผชิญกับการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจำนวนมหาศาลจากครอบครัวผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ โดยหากผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บเป็นเยาวชนก็จะมีโทษหนัก เพราะถือว่าครอบครัวได้สูญเสีย ยังมีการยึดยานพาหนะ เพิ่มการลงโทษปรับผู้ที่นั่งภายในรถ ซึ่งจักรยานเมาแล้วขับ ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ จะถูกลงโทษปรับเช่นกัน เริ่มบังคับใช้แล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ค. 62 เป็นต้นไป¹⁰ และประเทศเวียดนาม มีการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับ กำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ยานจักรยานยนต์ไว้ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ บทลงโทษต่อความผิดกรณีเมาแล้วขับในประเทศเวียดนาม มีมาตรการบทลงโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ และขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะที่ขับขี่ โดยแบ่งเป็น 3 กรณีมาตรการลงโทษกรณีเมาแล้วขับสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์อื่นๆ¹¹

ถึงอย่างไรก็ตาม แม้จะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มที่แล้ว หรือการกำหนดบทลงโทษเอาไว้อย่างชัดเจนแล้วก็ตาม ก็ปรากฏว่ามีผู้ที่ยังกระทำความผิดอย่างต่อเนื่องและไม่มีแนวโน้มที่ลดลง โดยจากรายงานจากกรมคุมประพฤติ ช่วงปีงบประมาณ 2562-2564 (ข้อมูล ณ วันที่ 24 มี.ค. 2565) พบว่า สถิติการกระทำความผิดของกรณีที่มีการเมาแล้วขับซ้ำมีจำนวนมาก โดยปี พ.ศ. 2561 มีผู้พ้นการคุมประพฤติคดีเมาแล้วขับด้วยดี 41,510 คน จากข้อมูลการกระทำผิดซ้ำพบว่า ปี พ.ศ. 2562 มี 1,294 คน คิดเป็นร้อยละ 3.12, ปี พ.ศ. 2563 มีจำนวน 1,039 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50 และปี พ.ศ. 2564 มีจำนวน 589 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 จะสังเกตว่าบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ซ้ำบรณขณะเมาสุรา เป็นการลงโทษตามความรุนแรงของการกระทำ และส่วนมากศาลมักจะมีคำพิพากษาการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ แล้วให้ผู้กระทำความผิดบำเพ็ญประโยชน์ หลังจากนั้นก็จะมีการกระทำความผิด

⁹ จาก มาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมาย กรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรบนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, โดย เฉลิมฤทธิ์ สามาดี, 2564, *วารสารปัญญาปริทัศน์*, 6(1), 147-160.

¹⁰ จาก *ได้หวั่นเพิ่มโทษเมาแล้วขับ ผู้โดยสารโดนด้วย เมาแล้วขี่จักรยานก็ไม่รอด*, โดย the standard. ,2562, สืบค้น 11 มีนาคม 2565, จาก <https://thestandard.co/passengers-to-be-penalized-over-drink-driving-in-taiwan/>

¹¹ จาก *การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับ*”, โดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2558, สืบค้น 1 กุมภาพันธ์ 2566, จาก [www. https://www.researchgate.net/profile/Waiphot-Kulachai/](http://www.researchgate.net/profile/Waiphot-Kulachai/)

ซ้ำขึ้น อีกในระยะเวลาไม่นานนับจากการกระทำความผิดครั้งก่อน ซึ่งสาเหตุอาจเกิดจากบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 160 ตรี ที่ศาลใช้ในการลงโทษมีอัตราเบาเกินไป ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัว แล้วไปกระทำความผิดซ้ำขึ้นอีก ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนโดยทั่วไปในการใช้รถใช้ถนน

ซึ่งจะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยหย่อนยานเกินไป เกิดจากคนที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือเมาแล้วขับชนบุคคลอื่นเสียชีวิตก็เป็นคนที่รู้กฎหมายและมีความรู้แต่ก็ยังกระทำ เพราะทำทนายต่อกฎหมายซึ่งบ่งบอกถึงการกระทำที่เจตนา แต่ผู้กระทำความผิดก็มักจะลอยนวลและได้รับโทษที่ไม่รุนแรงพอและไม่สมเหตุสมผลกับความผิดที่ได้กระทำ จึงทำให้ผู้กระทำความผิด ไม่ได้เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือบทลงโทษของกฎหมาย ดังนั้นจึงต้องปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น ให้กระทบต่อผู้ดื่มเอง เพื่อนของผู้ดื่มที่นั่งโดยสารมาด้วย และผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้คล้ายคลึงรุนแรงตามกฎหมายของต่างประเทศ อาทิ ประเทศญี่ปุ่น ที่สามารถใช้งานได้จริงรุนแรงและต้องปฏิบัติตาม ทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวและสามารถบังคับใช้ได้จริง สำหรับประเด็นการลงโทษผู้ขับขี่ขณะเมาสุรานั้น นอกจากจะมุ่งเน้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแล้วนั้น ยังสอดคล้องกับปรัชญาการลงโทษ คือ มุ่งเน้นในการให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขผู้ที่กระทำความผิด ร่วมกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดในฐานะเมาแล้วขับ อย่างไรก็ตามสิ่งที่ควรให้ความสำคัญมากที่สุด คือประสิทธิภาพในการลงโทษ ที่ประกอบด้วย ความรวดเร็ว ยุติธรรม ชัดเจน เที่ยงตรง และไม่เลือกปฏิบัติ หรืออาจจะกล่าวได้ว่า กระบวนการในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายต้องไม่ล่าช้า และต้องมีความรวดเร็ว¹² ดังภาษิตของกฎหมายว่า ความยุติธรรมที่ล่าช้า คือการปฏิเสธความยุติธรรม และในการเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ และผู้กระทำความผิดต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาการลงโทษทุกราย โดยไม่มีข้อยกเว้น ต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมเสมอภาค สำหรับความหนักเบาของโทษต้องมีความยุติธรรม มีมาตรฐานความหนักเบาในการลงโทษ โดยผลจากการลงโทษต้องมีความคุ้มค่าที่จะนำไปสู่การป้องกันการกระทำความผิด

¹² จาก ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 6. โดย อติศักดิ์ แก้ววงษา, 2558, *วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์*, 1(1), 128-136.

สังคมไทยต้องเผชิญกับเหตุการณ์สุดสลดที่ “คนเมาสุราขับขี่ยานพาหนะแล้วชนบุคคลอื่นเสียชีวิต หรือสาหัส วนเวียน ช้ำซาก เหมือนว่าจะไม่มีทางแก้ไขได้” แม้จะมีการแก้กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขให้มีการเพิ่มโทษของคนเมาสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะชนคนตาย หรือบาดเจ็บสาหัสให้แรงขึ้น กรณีขับรถระหว่างเมาสุราแล้วชนคนตาย ติดคุกสูงสุด 10 ปี ปรับสูงสุด 200,000 บาท และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่จริง ๆ แล้วแทบจะไม่มีใครถูกลงโทษจำคุก 10 ปี ตามที่กฎหมายระบุไว้เลย ผู้พิพากษาจะมองว่าเป็นการกระทำผิดโดยประมาท เนื่องจากไม่มีเจตนาตัวเอง โดยเชื่อมโยงกับ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีและปรับไม่เกินสองหมื่นบาท ดังฎีกา 4067/2550 จำเลยเมาขับรถชนคนตาย การที่จำเลยขับรถในขณะที่เมาสุราเป็นความผิดตาม¹³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 43(2), 160 วรรคสาม กับกรณีที่จำเลยขับรถโดยประมาทแซงรถที่อยู่ข้างหน้าไปในช่องทางเดินรถทางขวามือในขณะที่ผู้ตายขับรถสวนทางมาเป็นเหตุให้ชนรถจักรยานยนต์ของผู้ตายเสียหายและทำให้ผู้ตายถึงแก่ชีวิต อันเป็นความผิดตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 43(4), 157 เป็นการกระทำเกี่ยวเนื่องและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย จึงเป็นการกระทำความผิดเดียวต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นบทลงโทษหนักสุดแต่สุดท้ายบรรเทาโทษ ลดโทษกึ่งหนึ่ง ตามมาตรา 78 เหลือจำคุก 2 ปี 1 เดือน จะเห็นได้ว่าศาลในประเทศไทยได้ตัดสินกรณีนี้ในข้อหา “กระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิต” แทนที่จะเป็น “เจตนาฆ่าผู้อื่น” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 289 ซึ่งในทางสากล การเมาแล้วขับชนบุคคลอื่นถึงแก่ชีวิต จะถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำโดยเจตนา และมีความผิดร้ายแรง จนทำให้สามารถลดปัญหาการขับขณะเมาสุราได้¹⁴

สำหรับโทษสำหรับผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157/1 ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรพนักงานสอบสวนพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิหรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรีต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิวรรคหนึ่งต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้

¹³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 43(2).

¹⁴ จาก เหตุสุดโทษ หรือ เหตุบรรเทาโทษ : คำนี้ในกฎหมายแปลว่าอะไร, โดย กลุ่มสื่อสารองค์กร, 2564, สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก <https://justicechannel.org/law-in-words/lawwordsection78>

ในกฎหมาย ว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่ง ในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และ ให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ จำคุก ตั้งแต่สองปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำ ความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาทและให้ศาลสั่งเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่¹⁵

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่ง พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการ กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวาง โทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำ ความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่สอง ปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาทและให้ ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ของ ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรค หนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวาง โทษจำคุก ตั้งแต่สามปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่ หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาทและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่¹⁶

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่าการดื่มแอลกอฮอล์และการไม่เกรงกลัวต่อ กฎหมาย เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกรณีเมา แล้วขับขี่เป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายของประเทศจะต้องให้ความสำคัญมากขึ้น หาก พิจารณาถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ที่

¹⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157/1

¹⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี

กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย โดยผู้ที่ถูกจับกุมร้อยละ 90 ยอมรับได้กับโทษรอลงอาญา นอกจากนั้น ผู้จับขังก็ยังอาศัยช่องว่างของกฎหมายในการปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลกรณีถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และที่สำคัญคือ การขาดฐานข้อมูลของผู้กระทำความผิด ส่งผลให้มีการกระทำผิดซ้ำอยู่เป็นประจำ¹⁷ จึงสมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมและรุนแรงกับความผิดที่ได้กระทำโดยจงใจหรือเจตนาดี ดังนั้นหากต้องการป้องกันไม่ให้มนุษย์ก่ออาชญากรรม ก็จะต้องทำให้มนุษย์เกิดความรู้สึกว่าการกระทำผิดกฎหมายนั้นจะส่งผลเสียให้กับตนเองมากกว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับ โดยการจะทำให้มนุษย์มีความรู้สึกอย่างนั้นได้นั้น จะต้องนำการลงโทษมาใช้ โดย ซีซาร์ เบคคาเรีย (Cesare Beccaria) นักอาชญาวิทยาผู้เป็นบิดาแห่งสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมและบิดาแห่งทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ได้วางหลักสำคัญที่เกี่ยวกับการลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้ง ว่าการลงโทษที่จะสามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดให้ได้ผลนั้น¹⁸

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราในปัจจุบันไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เด็ดขาดได้ เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำผิดครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และครั้งต่อไป จึงควรมีมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา กรณีกระทำความผิดซ้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงควรปรับปรุงกฎหมายให้เพิ่มโทษของการขับขี่พาหนะในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นประสบอุบัติเหตุและถึงแก่ชีวิต โดยการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้นกว่านี้ รุนแรงมากกว่านี้ อัตราโทษถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บุคคลทั่วไปเกรงกลัวต่อกฎหมาย ทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ทำให้บุคคลในสังคมตระหนักรู้ว่า เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์แล้วต้องไม่ขับพาหนะเลย รวมทั้งการเอาผิดกับผู้ร่วมเดินทางมาด้วยที่ไม่ยอมตัดเตือนผู้ขับขี่ รวมไปถึงการเอาผิดกับเจ้าของกิจการสถานบันเทิงที่ผู้ขับขี่พาหนะไปใช้บริการ ซึ่งทางร้านได้รู้ว่าผู้นั้นขับขี่ยานพาหนะมาใช้บริการด้วย เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม และเป็นการป้องกัน ลดจำนวนอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาถึงบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะกรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย รวมถึงศึกษากฎหมายจราจรของประเทศต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับว่ามีรายละเอียดอย่างไร รวมถึงเปรียบเทียบมาตรการในการ

¹⁷ ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, 2553

¹⁸ From *Criminological Theory*, by T. Stephen, &H. Hemmens, 2010, A Text/Reader. pp. 58-60.

ลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ รวมไปถึงการค้นคว้าหรือกำหนดแนวทางการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษฐานขับขี่พาหนะในระหว่างเมาสุราให้ชัดเจนและรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อนำผลการศึกษาดังกล่าวมาเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ประวัติความเป็นมา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับหลักกฎหมายดำเนินศาลฎีกา และมาตรการการลงเพิ่มโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

1.2.2 เพื่อศึกษาปัญหาบทลงโทษ มาตรการการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

1.2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบบทลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

1.2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ปัจจุบันได้มีการกระทำความผิดจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์และขับขี่พาหนะเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี แม้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีการกำหนดอัตราโทษสูงสุดไว้แล้วก็ตาม แต่ก็ไม่ได้ทำให้ลดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับเลย เนื่องจากผู้ขับขี่ไม่ได้เกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาน่าจะต้องเพิ่มบทลงโทษที่มีความชัดเจนรุนแรงมากยิ่งขึ้น เน้นการป้องกันและแก้ไขผู้กระทำความผิดมิให้กระทำความผิดซ้ำ เช่น ในประเทศญี่ปุ่น ที่มีบทลงโทษที่รุนแรงและชัดเจน เป็นมาตรการในการลงโทษผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราที่ถือว่ามิโทษรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตาย หรือ ประเทศเกาหลีใต้ที่เพิ่งได้มีการแก้ไขและออกกฎหมายมาว่าขับรถขณะเมาสุราแล้วชนคนตาย มีโทษจำคุกตลอดชีวิตเพื่อเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุในอนาคตกให้น้อยลง จึงควรปรับปรุงให้แก้ไขกฎหมายเพิ่มเติม ควรจะปรับเปลี่ยนจากการกระทำเมาสุราแล้วขับรถเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบัน

ยังเบาเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายแล้ว โดยเจตนาจำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีสูง ดังนั้น ในกรณีที่ผู้เมาสุราแล้วขับรถบนท้องถนนไปชนผู้อื่นเสียชีวิต ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เกี่ยวกับบทลงโทษทางกฎหมายในฐานความผิดขับรถพาหนะในระหว่างเมาสุราจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ชีวิตของประเทศไทยในปัจจุบัน โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ รวมทั้งหาแนวทาง มาตรการลงโทษความผิด มีจุดประสงค์เพิ่มโทษให้ผู้กระทำความผิด ไม่คิดเงื่อนไขลดโทษจนศาลให้ “รอลงอาญา” และการป้องกันแก้ไขผู้กระทำผิดมิให้กระทำความผิดซ้ำฐานขับรถพาหนะในขณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิตของประเทศไทยให้มีความชัดเจนและเด็ดขาด

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ด้วยกระบวนการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) โดยศึกษาค้นคว้าจากหนังสือภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ บทความ รายการวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ คำพิพากษากฎีกา คำบรรยาย ข้อมูลเอกสารทางอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้อง บทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตำราวิชาการ หรือตามสื่อข่าวสารต่างๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์และหาบทสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับการลงโทษความผิดฐานขับรถพาหนะในระหว่างเมาสุราเป็นเหตุให้บุคคลอื่นเสียหายบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะกรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

1.6.2 ทำให้ทราบถึงปัญหาบทลงโทษ มาตรการการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

1.6.3 ทำให้ทราบข้อแตกต่างระหว่างบทลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราตามกฎหมายไทย กับกฎหมายต่างประเทศ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

1.6.4 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี การบังคับใช้กฎหมายจราจรของการเมาแล้วขับขียานพาหนะ

การเกิดอุบัติเหตุทางจราจรเป็นปัญหาใหญ่ของสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางด้านชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ปัญหาเหล่านี้อาจเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นปริมาณของยานพาหนะ สภาพถนน สภาพแวดล้อม สภาพของยานพาหนะ และที่สำคัญคือ บุคคลที่ใช้รถใช้ถนนมีการเสพสุราหรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ซึ่งถือเป็นสาเหตุประการหนึ่งที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งการดื่มแอลกอฮอล์และการไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกรณีเมาแล้วขับจึงเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายของประเทศจะต้องให้ความสำคัญมากขึ้น สมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขียานพาหนะในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมและรุนแรงกับความผิดที่ได้กระทำโดยจงใจหรือเจตนา

การศึกษานโยบายบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับโทษของการเมาแล้วขับขีเพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขีในขณะเมาสุราตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ และเพื่อค้นคว้าหรือกำหนดแนวทางการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลงโทษฐานขับขีพาหนะในระหว่างเมาแอลกอฮอล์ให้ชัดเจนและรุนแรงมากยิ่งขึ้น ในการตอบใจทศดังกล่าวผู้ศึกษาได้ทบทวนวรรณกรรมแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

- 2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2.2 แนวคิดและสภาพปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะ
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยประมาท
- 2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยเจตนา

- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 หลักกฎหมายไทยที่มีผลบังคับใช้กับความผิดฐานเมาแล้วขับ
- 2.8 โครงสร้างความคิดทางอาญา

2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

อย่างไรก็ตามแม้จะมีการบัญญัติกฎหมายไว้เพื่อใช้ในการควบคุมพฤติกรรมกระทำของผู้กระทำผิด และบัญญัติบทลงโทษไว้อย่างชัดเจน ก็ไม่ส่งผลต่อจำนวนผู้กระทำผิดให้ลดลง เนื่องจากมีปัจจัยที่หลากหลายประการอันได้แก่ เจ้าหน้าที่หรือพนักงานที่มีบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันได้แก่ ขาดความรวดเร็ว ความถูกต้อง ความเที่ยงตรง ความแน่นอนในการลงโทษ มาตรฐานการลงโทษหรือความหนักเบา และไม่มีการลงโทษที่เหมาะสม ความยุติธรรมก็ย่อมไม่เกิดขึ้น นอกจากนี้จะไม่ส่งผลให้จำนวนผู้กระทำผิดลดลง ยังส่งผลให้ไม่มีความเกรงกลัวกฎหมาย และมีแนวโน้มจำนวนผู้กระทำผิดมากขึ้นตามลำดับ จะเห็นได้ว่า แม้จะมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง แต่ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เหมาะสม และสอดคล้องกับสถานการณ์ ก็ไม่สามารถบรรลุตามเป้าหมายของกฎหมายได้อย่างจริงแท้แน่นอน เพื่อมุ่งหวังในการรักษาความปลอดภัย ป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจร และความสะดักด้านการจราจรของสังคมโดยรวม และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ผู้ศึกษาจึงได้รวบรวมแนวคิดทฤษฎี และหลักที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ไว้ดังนี้

2.1.1 แนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม

สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical School of Criminology) ถือได้ว่าเป็นผู้บุกเบิกในการศึกษาอาชญากรรมโดยการมุ่งศึกษาถึงสาเหตุและทำความเข้าใจถึงพฤติกรรมอาชญากรรม นับได้ว่าเป็นแนวคิดที่ริเริ่มทำให้มนุษย์เลิกเชื่อว่า อาชญากรรมเกิดจากคำสาปหรืออำนาจลึกลับที่ครอบงำพฤติกรรมของมนุษย์ โดยสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมได้รับความนิยมและได้รับการยอมรับมาตั้งแต่ ค.ศ. 1760 มาจนถึงปัจจุบันซึ่งมีการพัฒนาปรับปรุงแนวความคิดดั้งเดิมจนกลายเป็นทฤษฎีอาชญาวิทยาในมิติด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยเน้นไปที่การจับกุมผู้กระทำผิดเช่นทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control Model) และเน้นไปที่การลงโทษ เช่นทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันหรือข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory) เป็นต้น สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมมีแนวคิดสำคัญที่อาจ

กล่าวได้ว่า เป็นที่มาของการนำวิธีการบังคับใช้กฎหมายมาใช้¹⁹ โดย พรชัย ชันดี ได้กล่าวว่า สำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมมีแนวคิดและความเชื่อเกี่ยวกับธรรมชาติของมนุษย์ 3 ประการ คือ

1) มนุษย์มีอิสระในการปฏิบัติหรือการเลือกพฤติกรรมในการแสดงออกหรือมีความต้องการที่เป็นไปอย่างอิสระ (Free Will)

2) มนุษย์มีความสามารถในการคิดวิเคราะห์ การใช้เหตุผลในการตัดสินใจเพื่อแสดงออกด้านพฤติกรรม (Rationality)

3) มนุษย์มีการคำนึงถึงผลที่คิดว่าจะเกิดขึ้นจากการกระทำ โดยพิจารณาจากการได้รับผลประโยชน์สูงสุดจากการกระทำที่เลือก (Utility)

ดังนั้นจากข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า สาเหตุของพฤติกรรมในการเข้าสู่พฤติกรรมในการก่ออาชญากรรมนั้นมาจาก การที่มนุษย์ต้องการค้นหาผลประโยชน์สูงสุดให้กับตนเอง โดยพิจารณาทางเลือกที่เห็นว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์กับตนเองมากที่สุด หรือคงพฤติกรรมบางอย่างเพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด โดยการตัดสินใจกระทำผิดเกิดจากการที่ผู้กระทำผิดทำการพิจารณาเส้นทางและทำการเลือกเส้นทางที่คิดว่าได้รับผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย

จากหลักแนวคิดสำคัญของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมนั้นกล่าว ทำให้มีนักอาชญาวิทยามีการพัฒนาต่อยอดแนวคิดดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การกำหนดเป็นทฤษฎีต่างๆ ขึ้นมา เพื่อนำไปใช้ในการอธิบายอย่างมีหลักการในด้านอาชญาวิทยา โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานการหองกันเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำผิดในมนุษย์หรือป้องกันพฤติกรรมก่ออาชญากรรม โดยเป็นการอธิบายเกี่ยวกับผลที่เกิดจากการตัดสินใจหรือการเลือกทางเดินที่ส่งผลกระทบต่อร้ายแรง เมื่อมีการสร้างความเข้าใจดังกล่าว จะทำให้มนุษย์ไม่เลือกทางเดินที่พบว่าเป็นการกระทำความผิดเนื่องจากเข้าใจว่า การกระทำดังกล่าวส่งผลร้ายแรงมากกว่าผลดี โดยกระบวนการที่จะสร้างความรู้สึดังกล่าวคือ การอาศัยการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจให้กับประชาชนให้ทราบเกี่ยวกับบทลงโทษ ผลกระทบที่เกิดจากการก่ออาชญากรรม การส่งเสริมทัศนคติที่ดีของประชาชนเกี่ยวกับการทำผิดกฎหมาย ตลอดจนการดำเนินการกวาดล้างจับกุมและลงโทษผู้กระทำความผิดซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการข่มขู่ ยับยั้งนั่นเองซึ่งมีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

¹⁹ จาก ทฤษฎีอาชญาวิทยา, โดย พรชัย ชันดี, 2558, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรังสิต.

2.1.2 ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control) เป็นทฤษฎีที่มุ่งให้บุคลากรหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่ในการป้องกัน และปราบปรามรวมไปถึงการควบคุมผู้กระทำความผิดให้เป็นไปอย่างเหมาะสม ยุติธรรม และเท่าเทียม โดยมองว่าหากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายไม่สามารถจับกุมคนร้ายได้นั้น จะก่อให้เกิดผลร้ายต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของสังคมโดยรวม²⁰ ได้กล่าวไว้ว่า ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมนั้น ได้ให้ความสำคัญไปที่มาตรฐานและความรวดเร็วของกระบวนการยุติธรรม ในการดำเนินขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับจำเลย ผ่านระบบศาลและเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม รวมทั้งการลงโทษผู้กระทำความผิดตามความรุนแรงของอาชญากรรมที่ได้ก่อขึ้น การควบคุมอาชญากรรมในรูปแบบนี้ จะเน้นหนักไปที่การจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีตามกฎหมายอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะมีผลในการยับยั้งผู้กระทำความผิดหรือทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความสำนึกในความผิดที่ได้กระทำ²¹ ได้กล่าวไว้ว่าทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมนี้ เน้นหนักไปที่การให้ความสำคัญกับการเข้มงวดในการดำเนินการควบคุมปราบปรามอาชญากรรม และการจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีอย่างเต็มที่ ส่วนเรื่องของการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลเป็นจุดมุ่งเป็นเรื่องในระดับรองลงไป ดังนั้น การดำเนินการในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการทางอาญาตามทฤษฎีนี้ จึงมีลักษณะที่เป็นไปอย่างเร่งรีบ รวดเร็ว เพื่อต้องการที่จะตอบโต้อาชญากรรมอย่างเฉียบขาด ฉับพลัน ไม่มีการหยุดชะงักและไม่ให้เกิดอุปสรรคระหว่างดำเนินการในขั้นตอนของกระบวนการเป็นการเปิดโอกาสให้มีการใช้ดุลยพินิจการอย่างกว้างขวางของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ ทฤษฎีนี้จึงได้มีการกำหนดวิธีการดำเนินการที่รวดเร็วเด็ดขาด โดยเน้นประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้มีการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อการวิวัฒนาการของอาชญากรรมที่เปลี่ยนแปลงไป และสามารถตอบโต้ได้อย่างฉับพลัน แต่มีการดำเนินการในลักษณะนี้อาจมีข้อบกพร่อง คือ ด้วยความที่ต้องการให้เกิดความรวดเร็วนั้น จำเป็นจะต้องมอบอำนาจหรือกระจายอำนาจให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติสามารถใช้ดุลยพินิจได้อย่างกว้างขวาง ซึ่งกรณีเช่นนี้อาจทำให้เกิดการใช้ดุลยพินิจใช้อำนาจในทางที่มิชอบ หรือใช้ไปในทางทุจริตได้ ดังนั้นภาครัฐและภาคประชาชนจึงจะต้องมีกระบวนการตรวจสอบการใช้อำนาจดังกล่าวควบคู่กันไปด้วย

²⁰ จาก การบังคับใช้กฎหมายอาญาโดยกระบวนการยุติธรรมในประเทศไทย, โดย อารี รุ่งพรทวีรัตน์, 2534, สืบค้น 15 มิถุนายน 2565, จาก <https://www.car.chula.ac.th/display7.php?bib=b1261281>

²¹ จาก สาเหตุการละเมิดสิทธิมนุษยชนในกระบวนการยุติธรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ. (น. 26), โดย สันญา บัวเจริญ, 2554, กรุงเทพฯ: สำนักงานสำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ.

2.1.3 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)

จากหลักแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมที่ได้กล่าวมาแล้วว่า มนุษย์มีกลไกในการเลือกที่จะแสดงพฤติกรรมในการกระทำความผิด โดยผ่านการพิจารณาซึ่งเหตุผลถึงผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งในด้านผลดีและผลกระทบบที่จะเกิดขึ้น โดยเลือกเนื่องจากว่า เห็นว่าผลประโยชน์มากกว่าผลกระทบบ ดังนั้นหากต้องการป้องกันไม่ให้มนุษย์ก่ออาชญากรรม ก็ต้องสร้างการรับรู้แก่ประชาชนถึงบทการลงโทษภายหลังที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำความผิด โดยสื่อให้ทราบว่าจะเกิดผลกระทบบด้านลบมากกว่าประโยชน์ที่จะได้รับ ซึ่งตามแนวคิดของซีซาร์ แบคคาเรีย (Cesare Beccaria) นักอาชญาวิทยาผู้เป็นบิดาแห่งสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมและบิดาแห่งทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งกล่าวว่า จะทำให้มนุษย์มีความรู้สึกอย่างนั้นได้นั้น จะต้องนำการลงโทษมาใช้ และได้วางหลักสำคัญที่เกี่ยวกับการลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้ง ว่าการลงโทษที่จะสามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดให้ได้ผลนั้น ควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ (Three Key Elements of Punishment) คือ²²

การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว (Swiftness of Punishment) แบคคาเรีย ได้ให้เหตุผลสำคัญ คือ ผู้ที่มีพฤติกรรมกระทำความผิดบางกรณี ใช้เวลาในการพิจารณาที่ยาวนานส่งผลให้ใช้เวลาในการนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ในบางกรณีพบว่าเวลาในการพิจารณาคดีมีระยะเวลาที่ยาวนานมากกว่าระยะเวลาที่ผู้กระทำความผิดได้รับโทษ นอกจากนี้ การใช้เวลาในการพิจารณาคดีที่ยาวนานอาจจะส่งผลให้ประชาชนลืมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหลังจากที่เกิดเหตุอาชญากรรมและไม่เกิดการสนใจเหตุการณ์ดังกล่าวอีกต่อไป จนทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษ ดังนั้น การลงโทษด้วยความรวดเร็วจึงมีความสำคัญ

2.1.4 มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตามคำสั่งคณะรักษา ความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ 14/2560 กล่าวถึงว่า กรณีที่มีผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกจำนวนมาก โดยมีพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยพบว่า มีการกระทำความผิดดังกล่าวซ้ำอีกในช่วงระยะเวลาที่ไม่ห่างกัน ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมไปถึงทรัพย์สิน และความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้งานบนท้องถนน เพื่อลดผลกระทบบที่จะเกิดขึ้น จึงควรมีการปรับปรุงกลไกในการกำหนดมาตรการทาง

²² From *Criminological Theory: A Text/Reader*. pp. 58-60, by T. Stephen & H. Hemmens, 2010, English: Publisher Los Angeles.

กฎหมายเพิ่มเติมที่สอดคล้องกับสถานการณ์ และทำให้การบังคับใช้กฎหมายเปิดประโยชน์ต่อประชาชนและการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้²³

(1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่ง และจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง การแจ้งให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถ แล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้ขึ้น ทั้งนี้ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด และให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบเพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้ โดย ออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมาย แสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน หลักฐานชั่วคราวให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี โดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนด ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากพนักงานเจ้าหน้าที่มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

²³ จาก การบังคับใช้กฎหมายจราจร และการลงโทษต่อผู้กระทำผิด, โดย วิลาสินี สิทธิโสภณ, 2560, เอกสารรายงานราชการ กลุ่มงานกฎหมาย 3 สำนักกฎหมาย คลังสารสนเทศ สถาบันนิติบัญญัติแห่งชาติ.

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

2.1.5 ทฤษฎีกฎหมายทางอาญา

กฎหมายอาญานอกจากที่จะปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ยังรวมถึงกฎหมายอื่นๆที่ได้มีการกำหนดความผิดทางอาญาไว้ ซึ่งจะมีผลทำให้ต้องนำบทบัญญัติในภาค 1 แห่งประมวลกฎหมายอาญาไปใช้ในกรณีแห่งความผิดอื่นด้วย เว้นแต่กฎหมายนั้นจะ บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

กฎหมายอาญานั้นเป็นเพียงสาขาหนึ่งของวิชาอาชญากฎหมายศาสตร์ (Criminal Science) หรือเป็นศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องราวของอาชญากฎหมายหรือการกระทำความผิดทางอาญา ซึ่งมุ่งศึกษาเพื่อหาสาเหตุหรือที่มาของการเข้าสู่กระบวนการในการก่อความผิดทางอาชญากฎหมาย และหาแนวทางในการป้องกันอาชญากฎหมาย รวมทั้งเพื่อปรับปรุงกลไกทางสังคมเพื่อนำไปสู่กระบวนการในการดำเนินการเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยกฎหมายอาญานั้นเป็นเรื่องของการตัดสินของสังคมว่าเหตุการณ์นั้นถือเป็นการประทุษร้ายหรือไม่อย่างไรซึ่งผู้เสียหายจะต้องดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกันเอง และการกระทำใดสมควรมีสภาพบังคับในทางอาญา ซึ่งมีโทษตั้งแต่ประหารชีวิตหรือลดทอนเสรีภาพในระดับต่างๆ จนถึงการควบคุมความประพฤติหรือเพียงว่ากล่าวตักเตือน หลักการที่จะถือว่าการกระทำใดนั้นควรเป็นความผิดอาญาหรือไม่พอสรุปได้ดังนี้²⁴

- 1) การกระทำนั้นเป็นที่เห็น ได้ชัดในสังคมว่า เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อสังคมและสังคมมีอาจให้อภัยแก่การกระทำความผิดนั้น
- 2) กรณีที่การกระทำผิดนั้นเป็นความอาญาแล้ว การกระทำดังกล่าวนี้จะไม่ขัดแย้งกับ วัตถุประสงค์ของการลงโทษประการต่างๆ
- 3) การปราบปรามการกระทำเช่นนั้น กล่าวคือการถือว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดอาญาจะไม่มีผลเป็นการลดการกระทำที่สังคมเห็นว่าถูกต้องให้น้อยลงไป

²⁴ จาก มาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับรถขณะมึนเมา: ศึกษากรณีการบังคับใช้อุปกรณตรวจวัดลมหายใจในรถยนต์, โดย อินทรา เหมฉาย, 2559, สืบค้น 15 มิถุนายน 2565, จาก

4) หากเป็นความผิดอาญาแล้ว จะมีการใช้บังคับกฎหมายอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน

5) การใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญากับการกระทำดังกล่าวจะไม่มีผลทำให้เกิดการใช้กระบวนการนั้นอย่างเกินคดี ความสามารถทั้งทางด้านคุณภาพและปริมาณ

6) ไม่มีมาตรการควบคุมอย่างสมเหตุผลอื่น ๆ แล้วยนอกจากการใช้กฎหมายอาญากับกรณีที่เกิดขึ้นเดิม การใช้กฎหมายอาญาของทุกสังคมจำกัดแต่เฉพาะการกระทำผิดต่อหัวหน้าผู้มีอำนาจสูงสุดในแผ่นดินเท่านั้น ไม่มีการใช้โทษทางอาญากับความผิดอื่น ซึ่งปัจจุบันกฎหมายอาญาได้ขยายขอบเขตออกไปเรื่อยจนแทบจะรวมเอาพฤติกรรมเกือบทุกชนิดเอาไว้แต่กฎหมายอาญามีมาตรการควบคุมสังคมเพียงอย่างเดียวที่สังคมมีและใช้ควบคุมปัจเจกบุคคลได้ ประพฤติปฏิบัติตาม ปัญหาที่ตามมาคือ ปัญหาในเรื่องขอบเขตของกฎหมายอาญา กล่าวคือ พฤติกรรมใดบ้างที่ควรถูกควบคุมด้วยกฎหมายอาญา

แนวทางต่างประเทศมีการเยียวยาผู้เสียหายจากการกระทำความผิดฐานขั้บรชณะมีนเมาจากกฎหมายทดแทนผู้เสียหายซึ่งครอบคลุมผู้เสียหายจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 ทุกกรณี อีกทั้งยังมีกองทุนที่มีเงินสนับสนุนจากเงินค่าปรับผู้กระทำความผิดฐานขั้บรชณะมีนเมา นำมาใช้เป็นเงินทุน โคนเฉพาะสำหรับกิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดฐานขั้บรชณะมีนเมา

กล่าวโดยสรุปคือ กฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่ บัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรว่าการกระทำใดบ้างที่เป็นความผิดโดยมีการกำหนดโทษทางอาญา วิธีการเพื่อความปลอดภัย มาตรการบังคับทางอาญาอื่นเพื่อเป็นการป้องกันปราบปรามสังคมให้เกิดความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน หากบุคคลนั้นกระทำความผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ก็ต้องรับโทษทางอาญา

2.1.6 ทฤษฎีเจตนาย่อมเล็งเห็นผล

บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา ถ้าบุคคลไม่มีเจตนาแล้วจะให้ รับผิดชอบในทางอาญาก็จะไม่ยุติธรรม เช่น ขั้บรชมาดี ๆ ในอัตราความเร็วพอสมควรไม่เกินกว่า ที่กฎหมายกำหนด แต่มีคนวิ่งตัดหน้ารถ โดยเร็ว ไม่สามารถหยุดรถได้ทันจึงชนคนนั้นถึงแก่ความตาย ดังนี้ ถือว่าเป็นอุบัติเหตุและไม่มีความผิด แต่หากให้บุคคลรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนาทุกกรณีใช้ไม่ได้เสมอไป เพราะมีฉะนั้นแล้วบุคคลก็จะไม่ระมัดระวังตนและ

ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ดังนี้²⁵ มาตรา 59 จึงได้บัญญัติยกเว้นไว้ให้ต้องรับผิดชอบในกรณีกระทำโดยประมาทบางกรณี

มาตรา 59 วรรคสอง “กระทำโดยเจตนา ได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น”

องค์ประกอบของมาตรา 59 วรรคสอง ดังจะอธิบายได้ต่อไปนี้

1) มีการกระทำ

มีการกระทำ หมายถึง มีการเคลื่อนไหวร่างกายหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกาย หมายความว่า จะต้องมีการคิด ตกลงใจ และกระทำตามที่คิดที่ตกลงใจอันสืบเนื่องติดต่อกัน ดังนั้น การเคลื่อนไหว หรือไม่เคลื่อนไหวของร่างกายของคนละเมอ คนเป็นลมบ้าหมู ผู้ที่ถูกสะกดจิต ผู้ที่ร่างกายกระตุกโดยไม่รู้ตัว ผู้ที่ถูกผลักถูกชน ถูกจับมือให้กระทำขณะผลอ เด็กทารกไร้เดียงสา ไม่ถือว่าเป็นการกระทำตามความหมายของมาตรา 59 วรรคสอง ทั้งนี้ เพราะการเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายในลักษณะดังกล่าวไม่ได้เป็นผลมาจากการตกลงใจ ที่สืบเนื่องมาจากความคิดแต่อย่างใด

2) รู้สำนึกในการกระทำ

รู้สำนึกในการกระทำ หมายถึง ผู้กระทำรู้ถึงการเคลื่อนไหวร่างกายหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกาย โดยรู้สึกตัวที่อยู่ภายใต้การบังคับของจิตใจ ซึ่งหมายความว่า จะต้องมีการคิดตกลงใจและกระทำไปตามที่คิดหรือตกลงใจนั้น เช่น แฉงต้องการทำร้ายดา จึงต๋อยไปที่หน้าดา การที่แฉงต๋อยไปที่หน้าดาเป็นการเคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก (คือรู้สึกตัวนั่นเอง)

3) ประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

ประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น ก็คือ กระทำโดยเจตนา ซึ่งการ กระทำโดยเจตนาสามารถแยกได้เป็น 2 ชนิด คือเจตนาโดยประสงค์ต่อผล หรือเจตนาโดยย่อมเล็งเห็นผล

3.1) เจตนาโดยประสงค์ต่อผล หมายความว่า เมื่อได้กระทำ โดยรู้สำนึกแล้ว จะต้องประสงค์ต่อผลของการกระทำนั้น ๆ ตามที่ผู้กระทำมุ่งหมายให้เกิดขึ้น เช่น แฉงต้องการฆ่าดา จึงใช้ปืน ยิงไปถูกดาตาย ความตายของดานั้นเป็นผลที่แฉงประสงค์ให้เกิดขึ้น

²⁵ จาก ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, โดย หยุด แสงอุทัย, 2560, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

3.2) เจตนาโดยข่มเล็งเห็นผล หมายความว่า การกระทำ โดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำข่มเล็งเห็นผลนั้นด้วย ซึ่งนักนิติศาสตร์บางท่านเรียกว่า “เจตนาโดยปริยาย” หรือ “เจตนาโดยอ้อม” กล่าวคือ แม้ผู้กระทำมิได้ประสงค์ต่อผล หากเขาข่มเล็งเห็นผลแห่งการกระทำแล้ว ต้องถือว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาด้วย

การกระทำโดยเล็งเห็นผลนี้ไม่เหมือนกับการกระทำโดยประสงค์ต่อผล เพราะการประสงค์ต่อผลจะต้องพิจารณาถึงจิตใจของผู้กระทำในขณะที่กระทำ ถ้าข้อเท็จจริงปรากฏว่าขณะกระทำผู้กระทำประสงค์ต่อผล แม้ผลจะไม่มีทางบรรลุได้ก็ยังคงถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผล ส่วนการกระทำโดยเล็งเห็นผลนั้น ต้องพิจารณาการกระทำของผู้กระทำที่แสดงออกมาและผู้กระทำไม่ยอคิดว่าผลอาจเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนหรือแน่แท้ ในการพิจารณาว่าบุคคลในฐานะเช่นเดียวกับผู้กระทำโดยปกติแล้วข่มเล็งเห็นผลนั้น ได้หรือไม่ เช่น แดงเมาแล้วขับรถไปถูกชนเหลือถึงแก่ความตาย ดังนั้น แม้แดงมิได้ประสงค์ต่อผลคือความตายของเหลือโดยตรงก็คิด จะต้องถือว่าแดงมีเจตนาฆ่าเหลือโดยข่มเล็งเห็นผล

2.1.7 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retributive Theory) ทฤษฎีนี้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาจากการรูปแบบการลงโทษผ่านระบบการเมืองการปกครอง ระบบสังคม และศาสนาในอดีตมีรูปแบบที่ลงโทษผู้กระทำผิดในลักษณะตาต่อตา ฟันต่อฟัน ไม่มีความยืดหยุ่น หรือกล่าวได้ว่าเป็นการใช้วิธีการที่รุนแรงในการลงโทษ รวมไปถึงมีการนำรูปแบบการลงโทษโดยวิธีการประหารชีวิตมาปรับใช้ โดยเน้นการลงโทษที่รุนแรงเพื่อให้สมกับการกระทำตามผิดของผู้ต้องหา โดยหวังว่าการลงโทษดังกล่าวจะส่งผลให้ผู้กระทำเกิดความผิดเกิดความกลัว สาราภาพ และรู้สึกผิดกับการกระทำของตนเอง ในการลงโทษว่าผู้กระทำผิดมีเจตต์จำนงเสรี (Free WI) ในการพิจารณาอันนำไปสู่การตัดสินใจเพื่อเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ ประกอบด้วยที่มนุษย์มีความสามารถในการพิจารณาเรื่องต่างๆ ผ่านการใช้เหตุผลในการวิเคราะห์ เพื่อตัดสินใจในการกระทำสิ่งต่าง ๆ และภายหลังการกระทำนั้นต้องมีการแสดงความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเต็มที่ ดังนั้นเมื่อถูกพิจารณาให้กลายเป็นผู้กระทำผิด ต้องยินยอมรับโทษที่เกิดจากการกระทำของตนเอง และสมควรได้รับโทษตามที่ได้มีการวางไว้²⁶

²⁶ จาก ทฤษฎีอาชญวิทยา (หน่วยที่ 6) แนวการศึกษาศุวิชาฎหมายอาญาและอาชญวิทยาชั้นสูง, โดย ณัฐวัฒน์ สุทธิโชติน, 2557, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution) เป็นทฤษฎีการลงโทษที่ทำให้ความสำคัญกับการมองย้อนไปในอดีตเพื่อนำมาใช้เป็นบทลงโทษเพื่อตอบสนองหรือทดแทนการกระทำความผิดดังกล่าว ไม่ได้มีการพิจารณาถึงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น พิจารณาเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นหลังจากที่ผู้กระทำความผิดได้รับโทษแล้วผลจะเป็นอย่างไร หรือไม่ได้มีการพิจารณาแนวทางในการป้องกันเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพียงแค่พิจารณาว่า ผู้กระทำความผิดสมควรที่จะได้รับโทษดังกล่าวจากการที่กระทำความผิดลงไป เพื่อชดใช้ความผิดที่เขาได้กระทำขึ้น ซึ่งการตอบสนองหรือการแสดงความรับผิดชอบที่สังคมยอมรับได้นี้ก็คือ การลงโทษนั่นเอง²⁷

เมื่อการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนผู้กระทำความผิดเป็นการมองย้อนไปในอดีตถึงการกระทำผิดของผู้กระทำความผิด โดยไม่ได้มองไปถึงประโยชน์ที่สังคมจะได้รับจากการลงโทษ ความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีดังกล่าวจึงมีลักษณะที่สำคัญ 3 ประการดังต่อไปนี้

1) การลงโทษเป็นการทดแทนความเสียหาย (Vindication) คือ เป็นการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด ให้กับผู้เสียหายหรือเหยื่อ (Victim) จากการที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อให้เกิดความเสียหาย อันทำให้ผู้เสียหายหรือเหยื่อพอใจกับกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ตลอดจนเป็นการให้เขารับผิดชอบต่อสิ่งที่เขาได้กระทำลง เพราะเขาสมควรได้รับผลร้ายบางอย่างจากสิ่งที่มาจากการคิด ตกลงใจของตัวเอง

2) การลงโทษต้องก่อให้เกิดความเป็นธรรม (Fairness) คือ กฎหมายคุ้มครองบุคคลทุกคนหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ บุคคลย่อมเสมอภาคกันต่อหน้ากฎหมาย ดังนั้น หากมีผู้ใดฝ่าฝืนกฎหมาย ผู้กระทำความผิดนั้นย่อมระวางโทษตามกฎหมายอาญาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ส่วนรวม

3) การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) คือ จำนวนโทษที่ผู้กระทำผิดควรจะได้รับจะต้องเท่ากันกับความเสียหายที่เขาได้กระทำลงจากการกระทำผิดนั้น ประกอบกับความร้ายแรงของความเสียหายในทางการกระทำและผลต่อสังคมอันเกิดจากการกระทำผิดนั้น

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิดได้รับอิทธิพลมาจากความเชื่อของสำนักอาชญาวิทยาสำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งเห็นว่าผู้ที่กระทำผิดเป็นผู้ละเมิดศีลธรรม ฝ่าฝืน กฎเกณฑ์

²⁷ จาก โทษจำคุกขั้นต่ำในประมวลกฎหมายอาญา (วิทยานิพนธ์), โดย สันหกิจ เตียงลัดดาวงศ์, 2561. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ลิขสิทธิ์ 2561 โดย สันหกิจ เตียงลัดดาวงศ์

ของสังคม จึงสมควรถูกลงโทษให้เพื่อตอบแทนความผิดที่เขากระทำลงไป มีวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนมีดังนี้

- 1) เพื่อเป็นการตอบแทนการกระทำของผู้กระทำผิด เพราะเขาสมควรที่จะได้รับโทษ เนื่องจากการกระทำผิดของเขา
- 2) เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการกระทำของเขาที่ได้กระทำลงไป
- 3) เพื่อธำรงความยุติธรรมในสังคม
- 4) รักษากฎหมาย

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด คือ เพื่อเป็นการตอบแทนการกระทำผิด ซึ่งผู้กระทำผิดได้กระทำลงไป เพราะผู้กระทำผิดสมควรจะได้รับการลงโทษ อันเนื่องมาจากการกระทำผิดของเขานั่นเอง

2.2 แนวคิดและสภาพปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัจจุบันปัญหาการเมาแล้วขับรถจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้นมึคดีความเพิ่มมากขึ้นแม้ว่ากฎหมายจะมีการปรับอัตราโทษให้มีอัตราที่สูงแล้วก็ตาม แต่เมื่อเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม ผู้พิพากษากลับพิจารณาดีโทษในเหตุดังกล่าวนี้ให้เป็นความผิดโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 เหตุเพราะขาดเจตนาในการกระทำความผิด คงลงโทษแค่เพียงปรับหรือรอกการลงโทษแล้วปรับ โดยความเป็นจริงแล้ว หากคำนึงถึงการกระทำของคนที่มาแล้วขับรถ บุคคลนั้นย่อมคาดการณ์หรือคาดหมายในอนาคตได้ว่าอาจจะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นได้ กล่าวคือ ย่อมเล็งเห็นผลได้ว่าความมึนเมาทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงและมีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ซึ่งถือเป็นความผิดโดยเจตนาได้เช่นกัน โดยความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา มีอัตราโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตั้งแต่ 15 ปี ถึง 20 ปี ส่วนความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522²⁸ ได้วางหลักว่า “ถ้าการเมาแล้วขับนั้นเป็นสาเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” แต่เมื่อเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุแล้ว ถือว่าปัญหาในเรื่องดังกล่าวนี้ต้องมีการแก้ไขอย่างเร่งด่วนทั้งนี้เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย

²⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นปัญหาว่าเมื่อศาลตีความกฎหมายให้เป็นไปในลักษณะเช่นนี้อาจจะส่งผลให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควรเมื่อเทียบกับการตีความกฎหมายของต่างประเทศแล้ว อย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศอังกฤษหรือประเทศสหรัฐอเมริกา เหตุลักษณะเช่นนี้เป็นความผิดที่ร้ายแรงรองจากการฆ่าคนโดยเจตนา โดยบทลงโทษสำหรับผู้ก่อเหตุหรือผู้กระทำความผิดก็คือ ผู้กระทำความผิดจะได้รับโทษทัณฑ์ โดยให้จำคุกทันทีไม่มีการรอลงอาญา ซึ่งเป็นการใช้หลักการตีความกฎหมายอย่างเคร่งครัดและเข้มงวดที่มีผลบังคับใช้แบบจริงจัง และให้ถือว่าความผิดดังกล่าวเทียบเท่าเป็นการเจตนา เพื่อเป็นการป้องกัน และป้องปรามให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกลัว ไม่กล้าฝ่าฝืนกระทำความผิด จึงทำให้ปัญหานี้ลดลงได้อย่างเห็นได้ชัด แต่ทั้งนี้ในการพิจารณากำหนดบทลงโทษการฆ่าแล้วจับว่าให้เป็นความผิดที่กระทำโดยเทียบเท่าเจตนาแต่ไม่ถึงกับเจตนา นั้นต้องอาศัยการตีความจากศาลที่พิจารณาคดีนั้น เพราะสุดท้ายแล้วจะเป็นบรรทัดฐานให้กับคดีอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมาในอนาคต

จากแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่ยกมานั้น จะเห็นได้ว่า แนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยา ดั้งเดิมและทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม รวมทั้งทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งนั้นมีความเห็นสอดคล้องต้องกันว่า แนวทางในการนำไปสู่การป้องกันการก่อเหตุอาชญากรรมโดยนำกฎหมายที่มีอยู่มาบังคับใช้สามารถเกิดขึ้นได้ตามความเชื่อว่า บุคคลโดยทั่วไปสามารถมีอิสระทางความคิดในการเลือกที่จะกระทำหรือมีความต้องการที่จะตัดสินใจในการกระทำการต่างๆ โดยมีการพิจารณาโดยใช้เหตุและผลในการเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาทางเลือก โดยเลือกการกระทำที่เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่ามิได้มีประโยชน์สูงสุดที่จะเกิดจากการกระทำดังกล่าว โดยเมื่อพิจารณาจากผลกระทบและประโยชน์ที่จะได้รับแล้วนั้น เห็นว่าประโยชน์ที่ได้รับมีมากกว่าผลกระทบที่เกิดขึ้น ดังนั้นแนวทางการป้องกันอาชญากรรมจากแนวคิดและทฤษฎีดังกล่าวจึงจะต้องให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย อันเกิดจากการสร้างการรับรู้ การให้ความรู้ รวมไปถึงการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ทราบเกี่ยวกับโทษที่จะได้รับจากการกระทำความผิด การสร้างความเข้าใจอย่างแท้จริงเพื่อก่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อกฎหมายของประชาชน ในแง่มุมมองของการลงโทษต้องมีประสิทธิภาพ คือรวดเร็ว ชัดเจน เหมาะสม และเท่าเทียม โดยเป็นลักษณะที่สร้างให้เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายเพื่อยับยั้งการกระทำความผิด ทั้งในส่วนของการข่มขู่ยับยั้งทั่วไป และการข่มขู่ยับยั้งเฉพาะ ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมุ่งหวังที่จะก่อให้เกิดผลให้ประชาชนเสียผลประโยชน์จากการกระทำความผิดมากกว่าได้ประโยชน์ โดยในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายนั้นจะเป็นภาระหน้าที่ของรัฐ กล่าวคือผู้ที่มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายก็คือ เจ้าหน้าที่ที่รัฐมอบหมาย

อำนาจหน้าที่ให้ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น โดยหลักปรัชญาสำคัญเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย มี 3 ประการ ดังต่อไปนี้²⁹

1) รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมาย เพื่อควบคุมความประพฤติและคุ้มครองพิทักษ์ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคมตามหลักกฎหมายมหาชน ในฐานะที่รัฐมีอำนาจเหนือราษฎรแต่ไม่รวมถึงกฎหมายเอกชนอันเป็นกฎหมายว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรในฐานะเท่าเทียมกัน

2) รัฐเป็นผู้ได้รับอำណัติมอบหมาย (Mandate) จัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและความผาสุกของชุมชนให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และหลักกฎหมายอย่างเคร่งครัด

3) การบังคับใช้กฎหมาย จะต้องบังคับใช้แก่สมาชิกในสังคมโดยเสมอภาคภายใต้หลักนิติธรรม (Justice Under Law) ปราศจากความลำเอียงหรือรังเกียจ เดียดฉันท์โดยสิ้นเชิงด้วยเหตุผลดังกล่าวภายหลังจากที่รัฐได้มีการตราหรือบัญญัติกฎหมายเพื่อเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยแล้ว ก็จะมอบอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งตามปกติแล้วภาระหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย ก็คือ เจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งจำเป็นจะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ มิฉะนั้นถึงแม้มีกฎหมายและบทลงโทษที่เหมาะสมก็ไม่เกิดประโยชน์สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณ มีลักษณะแตกต่างจากการบังคับใช้กฎหมายอื่น ๆ โดย³⁰ ได้ให้ความหมายของการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณไว้ว่า คือ การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบกเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพราะวินัยจราจรมีความสำคัญ และมีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไข เพราะหากสมาชิกในสังคมทุกคนมีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้า อันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม ในทางตรงกันข้ามหากสมาชิกในสังคมต่างประพฤติปฏิบัติ ตามอำเภอใจ โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม แต่คำนึงถึงแต่ผลประโยชน์และความสะดวกสบายของฝ่ายตน บ้านเมืองที่ไร้ระเบียบวินัย (Lawless State) กฎหมายไร้ความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law) ย่อมจะ

²⁹ จาก สำนักอาชญาวิทยา, โดยกองบังคับการปราบปราม, 2554, สืบค้น 9 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.royalthaipolice.go.th>

³⁰ จาก ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการ สวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจ นครพลับพลาไชย (สารนิพนธ์), โดย ชยุตพล รังกาแกม, 2544, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ลิขสิทธิ์ 2544 โดย ชยุตพล รังกาแกม

ก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติ³¹ ได้อธิบายถึงความหมายของการบังคับใช้กฎหมายจราจรว่า หมายถึง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกรูปแบบเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่ง ได้แก่ การตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ หากพบการกระทำความผิดก็ดำเนินการไปตามอำนาจหน้าที่การบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้ไม่ได้จำกัดขอบเขตแต่เพียงการจับกุมและออกใบสั่ง เท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกัน ไม่ให้ผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้าละเมิดโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือไม่ตั้งใจ เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือการข้ามถนนโดยไม่ใช้ทางม้าลาย เป็นต้น ด้วยเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วว่า กฎหมายจราจรมัน เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นในลักษณะการควบคุมการกระทำผิดในลักษณะที่ ไม่ได้มีความชั่วร้ายในตนเอง (Mala Prohibita) กล่าวคือเป็นการกระทำที่ไม่ได้มีความรุนแรงเลวร้าย หรือชั่วร้ายในตัวเอง แต่เป็นการกระทำที่กฎหมายกำหนดไว้ให้เป็นความผิด โดยมีเจตนารมณ์เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมโดยรวม โดยในส่วนของกฎหมายจราจรมัน มีเจตนารมณ์ก็เพื่อการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของสังคมส่วนรวม และการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของสังคมโดยรวมด้วย แต่ด้วยความที่เป็นกฎหมายในลักษณะ Mala Prohibita ดังกล่าว ทำให้มักเกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย จากหลายสาเหตุ เช่น การที่ประชาชนไม่เกรงกลัวและไม่ให้ความใส่ใจต่อกฎหมายประเภทนี้เท่าใดนัก เพราะมองว่า มีบทลงโทษน้อย หรือบางส่วนอาจมองว่า เป็นกฎหมายที่จะปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้ เพราะรู้สึกได้ถึงฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไป ก็ไม่ได้สร้างความเสียหายต่อผู้ใดโดยตรง จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเกิดปัญหาขึ้น โดย ถาวร เชาวน์วิชารัตน์³² ได้ให้ความเห็นถึงประเด็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ประเภท Mala Prohibita ไว้ว่า “การที่กฎหมายลักษณะนี้มักจะกำหนดคณาระหน้าที่ให้แก่ประชาชนมากกว่าที่จะเป็นการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคล จึงทำให้สังคมทั่วไปมีปฏิกิริยาต่อกฎหมายประเภทนี้เป็นธรรมดา เจ้าหน้าที่หรือรัฐมักถูกวิจารณ์ ถูกตอบโต้ ไม่ยอมรับผลจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ทำให้เกิดปัญหาแก่เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายนี้เป็นอันมาก” โดยจากประสบการณ์การปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและจากการรวบรวมค้นคว้าข้อมูลจึงเสนอสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในการบังคับใช้กฎหมายจราจรว่า อาจเกิดจากสาเหตุต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

3.1) ประชาชนไม่เข้าใจในเจตนารมณ์หรือจุดมุ่งหมายของการออกกฎหมาย เจตนารมณ์ของกฎหมายประเภทนี้มุ่งถึงความสงบสุข สวัสดิการและสวัสดิภาพของสังคมเป็นสำคัญ

³¹ จาก กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 5, โดย พิชิตชัย พุทธิวงศ์, 2558, สืบค้น 11 ธันวาคม 2565, จาก <https://www.dailynews.co.th/news/2092036/>

³² จาก ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายประเภท Mala Prohibita, โดย ถาวร เชาวน์วิชารัตน์, 2557, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

ซึ่งย่อมเป็นการกระทบต่อประโยชน์ส่วนบุคคล หรืออาจกล่าวได้ว่าแต่ละบุคคลจำเป็นต้องเสียสละความสะดวกสบายส่วนบุคคล ขอมปฏิบัติตามกฎหมายประเภทนี้เพื่อสร้างปลอดภัยให้เกิดแก่สังคมส่วนรวม แต่เมื่อบุคคลเกิดความรู้สึกว่าจะต้องเสียผลประโยชน์ของตนไป ก็จะเกิดการต่อต้าน ไม่คิดจะยอมรับ ไม่เต็มใจที่จะเข้าใจในวัตถุประสงค์ของรัฐ ว่าได้บัญญัติไว้เพื่อประโยชน์ของสังคมส่วนรวม อีกทั้งจะทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบโต้ หรือเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายลักษณะนี้มากขึ้นอีกและส่วนมากการไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมายประเภทนี้ โดยเฉพาะกฎหมายจราจรนั้นมักจะเป็นการจงใจฝ่าฝืน เนื่องจากเห็นว่า ข้อกำหนดของกฎหมายขัดต่อประโยชน์ของตน จึงไม่ได้รู้สึกเห็นด้วยกับกฎหมาย ไม่เข้าใจในเจตนารมณ์ และไม่เห็นความสำคัญที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายดังเช่นกฎหมายอาญา

3.2) ประชาชนผู้กระทำความผิดไม่รู้สึกรู้ว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นการกระทำความผิด หรือไม่ตระหนักว่าการกระทำของตนเป็นความผิดด้วยความที่การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นมีลักษณะเป็นการกระทำความผิดแบบ Mala Prohibita ซึ่งผลจากการกระทำผิดในรูปแบบนี้นั้น มักจะไม่แสดงผลร้ายแรงในทันทีเหมือนกับกระทำความผิดกฎหมายอาญา หรือการกระทำความผิดที่เป็นแบบ Mala in se ซึ่งแสดงผลร้ายแรงในทันที จึงทำให้การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้น ไม่เกิดความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลของการกระทำที่ชัดเจนว่า เกิดความเสียหายแก่บุคคลใดบ้างหรือไม่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนว่าผลจากการกระทำผิดส่งผลร้ายต่อสังคมส่วนรวมอย่างไร จึงทำให้ประชาชนจำนวนมากไม่คิดว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรส่งผลไปถึงกับเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่ทำให้ใครเดือดร้อน หรือแม้แต่ในบางรายถึงกับเห็นไปว่าเป็นเรื่องที่ไม่เป็นการผิดกฎหมายแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่กลับรถในที่ที่มีป้ายสัญญาณจราจรกำหนดไว้โดยชัดเจนว่าห้ามกลับรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายแต่ประชาชนจำนวนมากกลับไม่รู้สึกรู้ว่า ตนกำลังทำความผิด แต่กลับมีความคิดที่สวนทางกับกฎหมายว่า ในเมื่อมีช่องว่างหรือช่องทางให้กลับรถได้ตนก็จะกลับรถตรงนั้น

3.3) เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายไม่มีความรู้ในกฎหมายจราจรอย่างถ่องแท้ เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเอง ส่วนใหญ่ไม่ได้มีการศึกษาและทำความเข้าใจกฎหมายจราจรซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนอย่างถ่องแท้ ทำให้ไม่เข้าใจเจตนารมณ์กฎหมายจนส่งผลให้การตีความกฎหมายจราจรคลาดเคลื่อน หรืออาจกล่าวได้ว่า มีความเข้าใจในระดับเดียวกันกับที่ประชาชนทั่วไปเข้าใจกัน ซึ่งอาจไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย หรือกระทำการตามหน้าที่ไปตามรูปแบบวิธีการที่เคยปฏิบัติกันมาโดยมิได้เข้าใจว่ากฎหมายในเรื่องนั้น

ๆ มีบทบัญญัติไว้อย่างไร เมื่อประชาชนผู้เกี่ยวข้องกล่าวอ้างกฎหมายที่ถูกต้องขึ้นมาขัดแย้งกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และกลายเป็นปัญหาที่ทำให้ประชาชนเสื่อมศรัทธาหรือขาดความเชื่อมั่นในตัวเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น กรณีการกวาดขันจับกุมในข้อหาตัดแปลงสภาพรถ โดยเฉพาะข้อหาที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงหลอดไฟหน้ารถยนต์เป็นหลอดไฟประเภทหลอดซีนอน ซึ่งมีแสงสว่างสูงกว่าปกติมาก ซึ่งสามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขับขี่ใช้รถใช้ถนนร่วมทางกับผู้กระทำผิดได้ เนื่องจากจะทำให้สายตาพร่ามัว และบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ จนเกิดอันตรายได้ แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนมากไม่ทราบถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายข้อนี้ จึงทำให้ไม่ได้มีการแจ้งให้ประชาชนผู้กระทำผิดทราบในข้อเท็จจริงดังกล่าว ทำให้ผู้กระทำผิดเข้าใจว่า ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจกวาดขันจับกุมก็เพียงเพราะมุ่งหวังในส่วนแบ่งที่จะได้รับจากค่าปรับนั่นเอง

3.4) เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรขาดแรงจูงใจในการบังคับใช้กฎหมายหรือพยายามหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการต่อต้านจากประชาชนและสังคมส่วนรวมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางส่วนอาจเห็นว่า การกระทำผิดกฎหมายจราจรในหลาย ๆ ข้อหาเป็นความผิดเล็กน้อย จนมีความเห็นว่าไม่คุ้มค่าที่จะไปดำเนินการกวาดขันจับกุมดำเนินคดีหรือแม้กระทั่งเข้าไปตักเตือนหรือห้ามปรามหรือชี้แนะให้ประชาชนทราบว่า การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำผิดกฎหมายจราจร หรือในทางกลับกัน หลายครั้งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในข้อหาเล็กน้อยอย่างเคร่งครัดกับประชาชนผู้กระทำผิดในเรื่องเล็กน้อยกลับส่งผลร้ายต่อตัวเจ้าหน้าที่ที่จับกุมหรือตักเตือนเอง เช่น ถูกดำเนินคดีเตี้ยน ต่อว่าเจ้าหน้าที่ทำเกินกว่าเหตุ ทำหน้าที่อย่างไรสาระ และทำให้เจ้าหน้าที่เสียหายดังที่ปรากฏให้เห็นในสังคมไทยอยู่เสมอรวมทั้งเมื่อเกิดเหตุเช่นนี้ ผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ก็มักจะแก้ปัญหาเฉพาะหน้าไปโดยไม่ได้มีการดำเนินการทำความเข้าใจกับประชาชนส่วนรวมเพื่อมิให้เกิดปัญหาเช่นนั้นขึ้นอีกในวันหน้าเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เจ้าหน้าที่หมดกำลังใจ จนเกิดเป็นความไม่ใส่ใจที่จะทำหน้าที่ควบคุมดูแลในเรื่องการกระทำผิดกฎหมายจราจรเท่าที่ควร หรือจะทำหน้าที่ต่อเมื่อได้รับคำสั่งให้กวาดขันจับกุมเป็นกรณีพิเศษเท่านั้น

3.5) การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่อาจทำให้ประชาชนเกิดความไม่เชื่อมั่น ศรัทธา หรือเกรงว่าจะไม่ได้รับความยุติธรรมจะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น เป็นหน้าที่หลักของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น จะใช้ดุลยพินิจในการที่จะพิจารณาว่าจะดำเนินการกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างไร ดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 (1) ว่า

“เมื่อเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย” ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงมีอำนาจที่จะเลือกจะ ตัดสินใจใช้การว่ากล่าว ตักเตือน หรือ การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยา หรือการออกคำสั่งให้เสียค่าปรับเป็นจำนวนเงินตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งประชาชนมักเกิดคำถามต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่เสมอว่า ใช้หลักการหรือมาตรฐานอะไรในการปฏิบัติ การบังคับใช้กฎหมายเช่นนี้ เป็นการเลือกปฏิบัติ จนอาจเกิดเป็นความไม่ยุติธรรมหรือไม่ โดยเมื่อพิจารณาแล้วส่วนหนึ่งอาจเกิดจากการที่กฎหมายจราจร ได้เปิดช่องว่างให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายใช้ดุลยพินิจ ไปตามเห็นสมควรแก่กรณีในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีบทลงโทษเป็นการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับตามกฎหมายเพื่อยุติคดี โดยจะกำหนดค่าปรับในลักษณะเป็นอัตรา เช่น ตั้งแต่สามร้อยถึงหนึ่งพันบาท เป็นต้น ซึ่งทำให้เกิดความยากลำบากในการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจว่า ในกรณีใดควรกำหนดอัตราค่าปรับที่จำนวนเท่าใด หรือถึงแม้ จะมีการกำหนดจำนวนค่าปรับสำหรับข้อหาต่าง ๆ ไว้แล้วก็ตามก็อาจเกิดเสียงสะท้อนจากประชาชนผู้กระทำความผิดว่าหากประชาชนทุกคนกระทำความผิดในข้อหาด้านจราจรข้อหาเดียวกัน และจะต้องเสียค่าปรับจำนวนเท่ากันทั้งหมด ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางการเงินสูง ได้เปรียบกว่าผู้ที่มีฐานะยากจน รายได้น้อย ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดี ไม่ได้รู้สึกว่าการถูกลงโทษตามกฎหมายแต่อย่างใดจึงทำให้การใช้ดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นไปอย่างยากลำบากเสมอมา

3.6) การบังคับใช้กฎหมายจราจร ในบางข้อหาเป็นกรณีที่ยังไม่มีผลร้ายเกิดขึ้น หรือเป็นการป้องกันก่อนที่จะเกิดเหตุร้าย จึงทำให้ประชาชนผู้กระทำความผิดมักไม่ยอมรับด้วยความที่กฎหมายจราจร มุ่งที่จะป้องกันและสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับสังคมส่วนรวม โดยครอบคลุมไปจนถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ จึงมีเจตนารมณ์ที่จะป้องกันก่อนที่จะเกิดเหตุดังกล่าวจะเกิดขึ้นจริง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน จึงมีการบัญญัติกฎหมายในลักษณะที่เป็นการกระทำที่มีความผิดตามกฎหมาย แม้ยังไม่มีผลร้ายหรือผลเสียหายเกิดขึ้น เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดความผิดที่เกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุรา หรือการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ประชาชนผู้กระทำความผิดมักมีข้อโต้แย้งว่า ถึงแม้จะมีอาการเมึนเมาสุราในขณะที่ขับรถ หรือใช้โทรศัพท์ขณะขับรถอยู่ก็จริงแต่ยังไม่ได้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใด หรือ ยังไม่ได้เกิดอุบัติเหตุ หรือขับรถชนผู้อื่นให้ได้รับความเสียหายแต่

อย่างไร จึงทำให้ผู้กระทำผิดเกิดความคิดต่อต้านต่อกฎหมายและตัวเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย จนทำให้เกิดเป็นพฤติกรรมต่อต้านหมายและสังคมส่วนรวม

3.7) การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจนำมาตรการหรือข้อบังคับตามกฎหมายจราจรที่มีความล้าหลัง ไม่ทันสมัยมาบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก นั้นได้ถูกบัญญัติขึ้นและบังคับใช้เป็นครั้งแรกตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งถึงแม้จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมตัวบทกฎหมายเพื่อให้ครอบคลุมสภาพการจราจรสภาพแวดล้อม สภาพถนน สภาพยานพาหนะ และพฤติกรรมจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปมาตลอดตามที่กล่าวมาแล้ว แต่ก็ยังมีบางมาตรการหรือข้อบังคับบางส่วนที่ยังมีความล้าหลัง ไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งยังถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจนำมาบังคับใช้อยู่ จนเกิดเป็นปัญหาการต่อต้านและไม่เห็นด้วยจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก เช่น การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจนำมาตรการในการห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้สะพานข้ามแยกต่าง ๆ ซึ่งเป็นมาตรการตามกฎหมายที่มีมาตั้งแต่อดีต

3.8) ปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรในการบังคับใช้กฎหมายจราจรนอกจากประเด็นปัญหาด้านต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายจราจรตามที่กล่าวมาแล้ว โดมินิค ซาล นักวิชาการแห่งมหาวิทยาลัยโมนาร์ช ประเทศออสเตรเลีย ได้เสนอปัญหาเกี่ยวกับปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายจราจรว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่ประสบความสำเร็จหรือไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร เกิดจากการขาดแคลนทรัพยากรต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรมนุษย์ หรืออุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยจะเห็นได้ว่าในทศวรรษที่ผ่านมา มีการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะทุกประเภทอย่างรวดเร็ว แต่ทรัพยากรในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ไม่ได้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย³³ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วก็พบว่า ในประเทศไทยเองก็ประสบปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะปัญหาการขาดแคลนกำลังพลที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ส่งผลทำให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปด้วยความล่าช้า หรือ เกิดความไม่เท่าเทียมกันในการปฏิบัติได้ ยกตัวอย่างเช่น กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอที่จะจับกุมผู้กระทำผิดได้ทุกราย จนอาจเกิดความไม่เป็นที่ธรรมขึ้น

³³ From Political Ecology and Land Degradation (pp. 12), by Zaai, 1994, *Annual Review of Environment and Resources*, 36(1), 295-319.

3.9) ปัญหาการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือ ทุจริตคอร์ปชั่นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร³⁴ ได้กล่าวถึงการประพฤติไม่ชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจว่า ด้วยหน้าที่รับผิดชอบและลักษณะการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้มีโอกาสสูงที่จะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจประพฤติตนไปในทางทุจริตต่าง ๆ ได้ โดยขอบเขตของการทุจริตนั้นเริ่มตั้งแต่การรับของขวัญหรือการรับการเลี้ยงมืออาหารจากผู้กระทำผิด การรับเงินสินบน การใช้อำนาจในทางมิชอบเพื่อเรียกรับผลประโยชน์ต่าง ๆ หรือกระทำการหรือละเว้นการกระทำการตามหน้าที่รับผิดชอบเพื่อเอื้อประโยชน์ในทางที่ไม่ถูกต้องให้กับตนเองและพรรคพวก เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้จะกลายเป็นวัฒนธรรมองค์กร จนทำให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลัก ในการอำนวยความสะดวกด้านจราจรควบคู่ไปกับการกวดขันจับกุมและลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจรไปในเวลาเดียวกัน ซึ่งในส่วนของ การจับกุมและลงโทษผู้กระทำผิดนั้น จะพบปัญหาว่าในปัจจุบันยังมีทั้งกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎจราจร และผู้กระทำผิดเสนอสินบนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเอง เพื่อช่วยเหลือไม่ให้ผู้กระทำผิดถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย ซึ่งถือเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ ทุจริต คอร์ปชั่น ซึ่งเป็นปัญหาในด้านของความแน่นอนในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง ซึ่งเป็นปัญหาที่รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการแก้ไขต่อไป

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะ

อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยส่วนมากมักมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่มีอาการเมาแล้วขับ ไม่ว่าจะเป็นการดื่มแอลกอฮอล์เพียงเล็กน้อยไปจนกระทั่งเมาไม่ได้สติก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เหมือนกันซึ่งเป็นเพราะว่าแอลกอฮอล์มีฤทธิ์ในการกดประสาท ทำให้สติสัมปชัญญะในการตัดสินใจลดน้อยลง ในทางกฎหมายเองก็มีการจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้ขับขี่ด้วยเช่นกัน ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่ากำหนด (ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ผู้ขับขี่ก็จะถูกดำเนินคดีตามกฎหมายไม่ว่าจะเป็น การปรับเงิน หรือการจำคุก ยิ่งถ้าตรวจพบระดับแอลกอฮอล์เกินกว่ากำหนด ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุด้วยแล้วนั้น ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายถูกหรือผิดก็จะโดนโทษหนักมากยิ่งขึ้น โดยในปี 2560 มีการปรับแก้ไขกฎหมายเรื่องเมาแล้วขับให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น ดังนี้

³⁴ From *Comparative criminal justice systems: a topical approach* (pp. 191), by Reichel, 1999, English: Pearson.

เมาแล้วขับ

- 1) มีโทษจำคุก 1 ปี
- 2) ปรับตั้งแต่ 10,000-20,000 บาท
- 3) หรือทั้งจำทั้งปรับ
- 4) และศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือนหรือเพิกถอนใบขับขี่ได้เลย
- 5) และสามารถยึดรถไว้ได้ไม่เกิน 7 วัน

เมาแล้วขับ ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตราย

- 1) มีโทษจำคุก 1-5 ปี
- 2) ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท
- 3) หรือทั้งจำทั้งปรับ
- 4) และศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปีหรือเพิกถอนใบขับขี่ได้เลย

เมาแล้วขับ ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

- 1) มีโทษจำคุก 2-6 ปี
- 2) ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท
- 3) หรือทั้งจำทั้งปรับ
- 4) และศาลสามารถสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปีหรือเพิกถอนใบขับขี่ได้เลย

เมาแล้วขับ ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

- 1) มีโทษจำคุก 3-10 ปี
- 2) ปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท
- 3) หรือทั้งจำทั้งปรับ
- 4) และศาลสามารถสั่งเพิกถอนใบขับขี่ได้เลย

โดยระดับแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนดคือ ต้องไม่เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกาย ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้เครื่องเป่าแอลกอฮอล์ตรวจถ้าไม่ยอมให้ตรวจหรือเจตนาหลบหนีก็จะมีโทษทางกฎหมายด้วยเช่นกัน ซึ่งแอลกอฮอล์ในปริมาณดังกล่าวถือว่าเป็นปริมาณที่ต่ำมาก เพราะการดื่มเบียร์ 1 กระป๋องร่างกายจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ถึง 330 มิลลิกรัม ดังนั้นในความเป็นจริงแล้วถ้าดื่มก็ไม่ควรขับเด็ดขาดเพราะเพียงแค่เริ่มดื่มปริมาณแอลกอฮอล์ก็เกินกว่ากฎหมาย

กำหนดแล้ว อีกหนึ่งประเด็นที่สำคัญคือ อุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่ากำหนดทางประกันจะไม่รับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้นไม่ว่าจะเป็นค่าสินไหมทดแทน ค่าประกันตัว หรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีทางศาล โดยผู้ขับขี่จะต้องเป็นผู้จ่ายเองทั้งสิ้น เมื่อทราบอย่างนี้แล้วถ้าทราบว่าจะต้องดื่มแอลกอฮอล์ควรใช้บริการรถแท็กซี่ หรือให้ผู้ที่ไม่ได้ดื่มเป็นผู้ขับจะเป็นการปลอดภัยที่สุด

บทกำหนดโทษ

บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีทั้งความผิดที่ร้ายแรง และความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยความผิดที่ไม่ร้ายแรงจะเป็นความผิดที่มีลักษณะเป็นกฏระเบียบที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อความสะดวกและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจร ส่วนความผิดที่ร้ายแรงที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายในการจราจร และได้แบ่งประเภทฐานความผิดดังนี้

- 1) ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการใช้สัญญาณรถ เสียงกริ่งของรถแต่ละ ประเภทในการขับขี่ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท
- 2) ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น สัญญาณจราจรและเครื่องหมาย การใช้ทางรถ การขับรถต้องให้สัญญาณ ไม่ว่าจะเป็นการเลี้ยวรถและการกลับรถในทางเดินรถต้องให้สัญญาณ การเดินรถที่มี รถไฟผ่าน เจ้าหน้าที่ให้สัญญาณหยุด ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็ว การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง และข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ผู้ขับขี่จะต้องลดความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด หากฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ถ้าขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดต้องโดนปรับเป็นสองเท่า³⁵
- 3) ผู้ใดขับขี่รถโดยสารและเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคา ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อย บาท และผู้ใดไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่อธิบดีกำหนดหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดหรือขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท
- 4) ผู้ใดฝ่าฝืนนำรถที่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน รถที่เครื่องติดก๊าซก่อให้เกิดมลพิษและรถบรรทุก โดยสารเกินกำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท
- 5) ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนด ตามพระราชกฤษฎีกา ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือฝ่าฝืนคำสั่ง ขอบบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงาน

³⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 122

จรรยา หรือฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงาน จรรยา พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

6) ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจรรยา พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ทำให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ว่าหย่อนความสามารถ หรือเมาสุรา หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ทำให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

7) ผู้ขับขี่ผู้ใดเสพยาเสพติด ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่ถ้าการกระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

8) ผู้ใดขับรถที่บรรทุกวัตถุอันตรายหรือขับรถแท็กซี่ ต้องปฏิบัติตามพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

9) ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถ มิให้เคลื่อนย้าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจรรยา หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้าย โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

10) ผู้ใดขับรถก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่ถ้าการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเป็น

เหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

11) ผู้ใดฝ่าฝืนขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถผิดปกติวิสัยในการการขับรถหรือขับรถไม่ปลอดภัย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

12) ผู้ใดฝ่าฝืนแข่งรถในทางหรือบนถนน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

13) ผู้ใดฝ่าฝืนขับรถในขณะที่เมาสุรา ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

14) ถ้าการกระทำความผิดอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปีถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 บาทถึง 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาทถึง 120,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามกฎหมายนี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ อาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นไปตามที่อธิบดี

กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพัก ใ้ใบอนุญาตขับขี่ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใ้ใบอนุญาตขับขี่

ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามกฎหมายนี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำความผิดแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นได้

ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด ยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใ้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น และให้ผู้ขับขี่นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้ เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐหรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะหรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับดูแลด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนด ไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น³⁶ แต่ถ้าผู้ใดขับขี่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท³⁷ คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใด

อย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งกฎหมายนี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

การลงโทษกรณี “เมาแล้วขับ” ในประเทศไทย มีทั้งโทษจำ และ/หรือ ปรับผู้ขับขี่รถ ในขณะที่เมาสุราแล้ว นอกจากนั้นยังมีการลงโทษด้วยการตัดแต้ม และการคุมประพฤติอีกด้วยตามรายละเอียดในตาราง³⁸

³⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 163.

³⁷ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 162 วรรค 3.

³⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ตารางที่ 2.1 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศไทย

การกระทำผิด	อัตราโทษ
ระดับ BAC เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	<ul style="list-style-type: none"> - ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับ 5,000-20,000 บาท หรือ - จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ - ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกาย หรือจิตใจ	<ul style="list-style-type: none"> - ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	<ul style="list-style-type: none"> - ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอน - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	<ul style="list-style-type: none"> - ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี - เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
การปฏิเสธการตรวจวัด	<ul style="list-style-type: none"> - จำคุกไม่เกิน 1 ปี - ปรับตั้งแต่ 10,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ที่มา: พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติแล้ว ส่วนใหญ่ศาลจะพิพากษาลงโทษ ดังนี้ คือ (1) โทษจำคุก 1-3 เดือน โทษจำคุกรอลงอาญา 1-2 ปี (2) ปรับ 5,000- 20,000 บาท (แล้วแต่ชนิดรถ) (3) บริการสังคม/บำเพ็ญประโยชน์ 12-48 ชั่วโมง ตามคำสั่งศาล และ (4) พักใช้ใบอนุญาต 6 เดือน

บทลงโทษของการเมาแล้วขับ

เดิมทีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดถูกกำหนดไว้ว่าต้องไม่เกินกว่า 50 มิลลิกรัม ถ้าเกินถือว่าเมาแล้วขับ ซึ่งนั่นเป็นข้อกำหนดเดิมที่ประกาศตามกฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 ที่ล่าสุดได้มีการปรับเปลี่ยนใหม่ในกฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2550 เกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเมาแล้วขับ โดยได้เพิ่มเงื่อนไข 4 ผู้ขับขี่ในกรณีต่อไปนี้ถ้ามีแอลกอฮอล์เกินกว่า 20 มิลลิกรัม ให้ถือว่าเมาแล้วขับ ได้แก่

- 1) ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี
- 2) ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ชั่วคราว (ใบขับขี่แบบ 2 ปี)
- 3) ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้
- 4) ผู้ขับขี่ที่ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้งานใบขับขี่

สำหรับบทลงโทษของการเมาแล้วขับนั้น มีความหนัก-เบาแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีตั้งแต่เสียค่าปรับ ถูกพักใช้หรือยกเลิกใบขับขี่ ไปจนถึงจำคุก

เมาแล้วขับ หากถูกเจ้าหน้าที่เรียกตรวจแล้วพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

เมาแล้วขับ จนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท และถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

เมาแล้วขับ จนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เมาแล้วขับ จนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายถึงแก่ความตาย ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท พร้อมถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที

นอกจากนี้กฎหมายจราจรฉบับใหม่ พ.ร.บ. จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้มีการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำ กรณีเมาแล้วขับ โดยกำหนดบทลงโทษผู้เมาแล้วขับ ดังนี้

- 1) ทำผิดครั้งแรก อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 - 20,000 บาท
- 2) ทำผิดซ้ำข้อหา “เมาแล้วขับ” ภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก อัตราโทษที่ได้รับจะเพิ่มขึ้นเป็น จำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับ 50,000 - 100,000 บาท และศาลจะลงโทษจำคุกพร้อมกับปรับทุกครั้ง นอกจากนี้ยังถูกพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนใบขับขี่
- 3) เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ เสียชีวิต โทษสูงสุด 10 ปี ปรับ 200,000 บาท และเพิกถอนใบขับขี่ทันที

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยประมาท

การกระทำโดยประมาท คือ การกระทำที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังทั้ง ๆ ที่สามารถใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา 59 วรรคสี่ “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัย และพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่”

2.4.1 หลักเกณฑ์ของการกระทำโดยประมาท

หลักเกณฑ์ของการกระทำโดยประมาท จะต้องมีหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ คือ

- 1) ไม่ใช่เป็นการกระทำโดยเจตนา หมายความว่า มิได้เป็นการกระทำโดยรู้สำนึก ไม่ว่าจะ ประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผล ฉะนั้น การกระทำโดยประมาทนั้น ผู้กระทำจะต้องไม่มีเจตนาใด ๆ หลงเหลืออยู่อีกเลย เช่น ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 291 ผู้กระทำจะต้องไม่มีเจตนาต่อความตายของผู้ตาย หากผู้กระทำมีเจตนาทำร้ายร่างกายต่อผู้ถูกกระทำถึงแก่ความตาย ผู้นั้นก็มีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยไม่เจตนา ตามมาตรา 290 ไม่ใช่ฐานทำให้คนตายโดยประมาทตามมาตรา 291

2) กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัย และพฤติการณ์ ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัย และพฤติการณ์การกระทำโดยประมาท ก็คือการกระทำที่ขาดความระมัดระวัง ความระมัดระวังในที่นี้ หมายถึง 3 กรณี คือ

กรณีที่ 1 ความระมัดระวังในภาวะเช่นนั้น หมายถึง ในขณะที่กระทำการนั้น ๆ เช่น ในขณะที่ขับรถไปตามถนนที่มีฝนตก ก็ควรขับด้วยความระมัดระวังมิให้มีความเร็วเกินไป เพราะ ถนนลื่น (กรณี ขับรถชนคนตาย) ระดับของความระมัดระวังนั้น ไม่ได้ขึ้นอยู่กับที่ตายตัวแน่นอน แต่ขึ้นลงตามภาวะเช่นนั้น การขับรถที่มีภาวะฝนตกย่อมทำให้ถนนลื่น การขับรถก็ควรจะต้องขับช้าลงกว่า ในเวลาปกติ

กรณีที่ 2 ความระมัดระวังตามวิสัย หมายถึง สภาพภายในของผู้กระทำผิด แยก ออกเป็น “วิสัยของบุคคลธรรมดา” โดยพิจารณาตามอายุ เพศ การอบรม ความจัดเจนแห่งชีวิต และอื่น ๆ และ “วิสัยของบุคคลที่มีวิชาชีพ” เช่น แพทย์ วิศวกร เป็นต้น

กรณีที่ 3 ความระมัดระวังตามพฤติการณ์ โดยพฤติการณ์ หมายถึง เหตุภายนอก เช่น ในการขับรถ “พฤติการณ์” ย่อม หมายถึง สภาพรถ สภาพของถนน สภาพแวดล้อม ความแออัด ของชุมชน ความพลุกพล่านของการจราจร สภาพ แสงสว่าง เป็นต้น

3) ผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ความระมัดระวัง หมายถึง ความว่า ผู้กระทำไม่ใช้ความระมัดระวังตามภาวะในขณะที่กระทำการนั้น หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าเพียงที่ ผู้กระทำในภาวะเช่นนั้น จะขาดความระมัดระวังตามวิสัย และพฤติการณ์ ก็ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะถือว่าผู้กระทำประมาท จะต้องปรากฏว่าผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ ใช้ให้เพียงพอไม่ กล่าวคือ ตามปกติควรใช้ความระมัดระวังในระดับหนึ่ง แต่ถ้ากรณีมีพฤติการณ์ พิเศษ ที่ผู้กระทำไม่สามารถใช้ความระมัดระวังในระดับเดียวกันนั้นได้ก็ไม่เป็นประมาท เช่น ในขณะที่ขับรถไปตามถนนฝนตกถนนลื่น ก็ควรจะต้องขับรถให้ช้าลงกว่าปกติ แต่ผู้กระทำยังขับรถ เร็วตามปกติอยู่อีก หากชนคนตาย ย่อมถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาท³⁹

³⁹ จาก *ประมาทในทางละเมิด* (วิทยานินพนธ์), โดย มัทยา จารุพันธ์, 2517, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ลิขสิทธิ์ 2517 โดย มัทยา จารุพันธ์.

2.4.2 ลักษณะของการกระทำความผิดโดยประมาท

มาตรา 291 "ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท"

องค์ประกอบความผิด

- (1) ผู้ใด
- (2) กระทำโดยประการใด
- (3) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย
- (4) โดยประมาท (องค์ประกอบภายใน (ไม่ต้องมีเจตนา))

หยุด แสงอุทัย (2548) ได้ให้ความเห็นว่า ประมาทโดยรู้ตัวกับเจตนาเล็งเห็นผลมีลักษณะใกล้เคียงกันมาก แต่ลักษณะของการกระทำโดยประมาทจะแบ่งได้ 2 ประการดังนี้

ประการแรก การประมาท โดยรู้ตัวนั้นผู้กระทำรู้ว่าที่ตนกำลังกระทำอยู่นั้นเป็นความประมาทแต่มิได้มุ่งในผล เช่น การขับรถไปตามถนนที่อื่น โดยที่ผู้กระทำรู้ว่ากำลังประมาทแต่ก็มั่นใจว่า จะไม่มีผลเสียหายหรือคาดว่าจะสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลเสียหายได้ ส่วนการเล็งเห็นผลนั้น ผู้กระทำทราบถึงสภาพการณ์ว่าสิ่งที่ตนกระทำอาจส่งผลอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้แต่ไม่สนใจใยดีและไม่คิดจะหลีกเลี่ยงหรือยับยั้ง โดยคิดว่าหากจะมีผลเกิดก็เกิดไป

ประการที่สอง การกระทำโดยประมาทเป็นเรื่องภาวะวิสัย (Objective) จึงพิจารณาจากภายนอกความรู้สึกของผู้กระทำหรือขนาดของความระมัดระวังใช้บุคคลภายนอกหรือวิญญูชนไปเปรียบเทียบกล่าวคือ วิญญูชนมองจากภายนอกแม้เห็นว่าเป็นสภาพเช่นนั้น คนพิการหรือคนเมา ควรทำการอย่างนั้นหรือไม่ ส่วนเจตนาข่มเล็งเห็นผลพิจารณาจากความรู้สึกนึกคิดของผู้กระทำ โดยเทียบจากบุคคลในสภาพขณะกระทำเป็นหลักวินิจฉัยบางท่านได้ให้ความเห็นว่า ถ้าหากความผิดที่เกิดขึ้นได้เกิดขึ้น โดยผู้กระทำเล็งเห็นอย่างแน่นอนว่า ผลจะเกิดขึ้นก็ถือว่าเป็นเจตนาเล็งเห็นผล แต่ถ้าผู้กระทำเพียงแต่คาดเห็นผลว่าจะเกิดขึ้นโดยไม่แน่ใจว่าจะเกิดและคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงได้ก็เป็นประมาทโดยรู้ตัว

2.4.3 โทษและการกระทำความผิดโดยประมาท

โดยปกติแล้วความรับผิดชอบทางอาญานั้น จะมีได้การกระทำนั้นต้องมีเจตนา ซึ่งเป็นไปตาม เหตุผลที่ว่าบุคคลที่จงใจทำความป่วนปั่นแก่ชุมชนย่อมเป็นบุคคลที่น่ากลัว ชุมชนจึงต้องจัดการป้องกัน ตัว และดูเหมือนว่าบุคคลเหล่านี้เท่านั้นที่ชุมชนจะต้องป้องกัน โดยลงโทษตามที่กฎหมาย

บัญญัติไว้สำหรับการกระทำนั้น ๆ⁴⁰ และตามหลักที่ว่า การกระทำโดยเจตนาย่อมมีโทษโดยไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ ทั้งนี้ เพราะถ้าจะกล่าวถึงทางจิตใจหรือศีลธรรมของผู้กระทำความผิดแล้ว การลงโทษมนุษยเป็นเรื่องที่น่าเศร้า (Serious matter) บุคคลไม่ควรต้องโทษเว้นแต่จะปรากฏเป็นที่แน่ชัดแล้วว่าเราได้กระทำความผิดศีลธรรม (Acted immorally) คือเขามีเจตนาที่จะทำร้ายบุคคลอื่น และเว้นแต่การลงโทษทางอาญานั้นมีทั้งความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพด้วย ดังนั้น เมื่อมีข้อสงสัยในเรื่องที่เกี่ยวกับเจตนาความเหมาะสมและประสิทธิภาพในการลงโทษ แล้วปัญหาประการเหล่านี้ก็จะมีการแก้ไขหรือหาทางออกโดยการให้รับผิดทางอาญาในทางแคบ (By Narrow Penal Liability)

อย่างไรก็ตาม มีเหตุผลทางตรรกวิทยา 2 ประการ ที่มีความคิดเห็นสนับสนุนให้ลงโทษผู้ที่ไม่มีเจตนากระทำความผิด⁴¹ คือ

1) ผู้ที่กระทำความผิดโดยประมาท (Negligent harm-doers) ได้แสดงออกให้เห็นถึงความไม่เอาใจใส่ต่อค่านิยมของสังคม (Social values) นิสัยกระด้าง (Calloused Character) จึงสมควรได้รับโทษ

2) เหตุผลที่เด่นชัดในทางตรรกวิทยาที่สนับสนุนให้มีการลงโทษ ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายโดยประมาท (Negligent Damage) ยังเป็นไปตามเหตุผลดังนี้

2.1) เป็นหน้าที่ทางศีลธรรม (Oral Duty) ที่ยังเอาใจใส่ระมัดระวังไม่ก่อให้เกิด ผลร้ายต่อค่านิยมทางสังคม

2.2) บุคคลใดก็ตามที่ฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าวสมควรจะได้รับโทษ

2.3) ผู้ที่กระทำความผิด โดยประมาทเป็นผู้ที่ได้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ ดังกล่าว

2.4) ด้วยเหตุดังกล่าวนี้ เขาสมควรจะได้รับการลงโทษ

นอกจากนี้ยังมีผู้ให้เหตุผลสนับสนุนด้วยว่า การกระทำที่เป็นอันตรายต่อชุมชนมิได้เกิดจากการกระทำโดยเจตนาเท่านั้น การกระทำอันไม่ระวังก็เป็นอันตรายต่อชุมชนได้เช่นเดียวกัน และด้วยเหตุทางกฎหมายอาญามีวัตถุประสงค์หรือมุ่งถึงประโยชน์ของชุมชนเป็นข้อ

⁴⁰ จาก กฎหมายอาญา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง คาสอนปริญาตรา, โดย เอกุศล, 2477, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

⁴¹ From Negligence Behaviour Should Be Excluded from Penal Liability, by Jerome Hall, 1963, *Columbia Law Review*, 63 (632), pp. 636.

ใหญ่และมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองป้องกันชุมชนต่อการประทุษร้ายทุกอย่าง ด้วยเหตุนี้การลงโทษจะมีส่วนช่วยทำให้การกระทำโดยไม่มีเจตนาจะมีจำนวนลดน้อยลงไปด้วย

ความรับผิดชอบของการกระทำโดยประมาทจะแบ่งได้ 2 ส่วน ดังนี้

1) ความรับผิดชอบทางแพ่ง

บุคคลที่กระทำโดยประมาทหรือร่วมกันกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิของบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในผล ของความเสียหายที่เกิดขึ้นและอาจมีบุคคลอื่นที่ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย เช่น นายจ้าง ตัวการ บิดามารดา ครูบาอาจารย์ ผู้อุญบาล หรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบบุคคลผู้ไร้ความสามารถ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 มาตรา 425 มาตรา 429 มาตรา 430 มาตรา 432 มาตรา 433 มาตรา 434 มาตรา 436 และมาตรา 437 ซึ่งบุคคลตามที่ระบุไว้ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 448 มาตรา 440 มาตรา 441 มาตรา 443 มาตรา 444 มาตรา 445 และมาตรา 446⁴²

2) ความรับผิดชอบทางอาญา

บุคคลผู้กระทำความผิดโดยความประมาทจะต้องรับโทษในทางอาญาก็ต่อเมื่อมีกฎหมายบัญญัติให้การกระทำนั้นเป็นความผิด ซึ่งความผิดประมาทที่ต้องรับโทษตามประมวลกฎหมาย อาญาของไทยมีอยู่ 7 ฐาน ดังนี้⁴³

2.1) เจ้าพนักงานปล่อยให้ผู้ถูกคุมขังหลุดพ้นจากการคุมขังโดยประมาท

มาตรา 205 ถ้าการกระทำดังกล่าวในมาตรา 204 เป็นการกระทำ “โดยประมาท” ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าผู้หลุดพ้นจากการคุมขังไปด้วยการกระทำโดยประมาทนั้น เป็นบุคคลที่ต้องคำพิพากษาของศาลหนึ่งศาลใดให้ลงโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีขึ้นไป หรือมีจำนวนตั้งแต่สามคนขึ้นไป ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

⁴² จาก ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามมาตรา 420: ศึกษากรณีความรับผิดชอบเพื่อละเมิด โดยประมาทเดินเลื้อยอย่างร้ายแรง (วิทยานิพนธ์), โดย ธนงศักดิ์ วิเศษจนา, 2551, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ลิขสิทธิ์ 2551 โดย ธนงศักดิ์ วิเศษจนา.

⁴³ ธนงศักดิ์ วิเศษจนา. (2551). *อ่างแล้วในเชิงอรรถที่ 42*, (น.34)

ถ้าผู้กระทำความผิดจัดให้ได้ตัวผู้ที่หลุดพ้นจากการคุมขังคืนมา ภายในสามเดือน ให้งดการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดนั้น

2.2) ทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาท

มาตรา 225 ผู้ใดกระทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาท และเป็นเหตุ ให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย หรือการกระทำโดยประมาทนั้นน่าจะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่น ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสี่หมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

2.3) ก่อให้เกิดกษัตริย์ต่อประชาชนโดยประมาท

มาตรา 239 ถ้าการกระทำดังกล่าวในมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นการกระทำโดยประมาทและใกล้จะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่นผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.4) ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาท

มาตรา 291 ผู้ใดกระทำให้ผู้อื่นตายโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุ ให้ผู้อื่น ถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท

2.5) ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสโดยประมาท

มาตรา 300 ผู้ใดกระทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุ ให้ผู้อื่นรับอันตราย สาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้ง จำทั้งปรับ

2.6) หน่วงเหนี่ยวกักขังผู้อื่นโดยประมาท

มาตรา 311 ผู้ใดกระทำให้ผู้อื่นถูกหน่วงเหนี่ยว ถูกกักขัง หรือต้องปราศจากเสรีภาพในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งปีหรือปรับ ไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคแรก เป็นเหตุให้ผู้ถูกหน่วงเหนี่ยว ถูกกักขัง หรือต้องปราศจากเสรีภาพในร่างกายนั้นถึงแก่ความตายหรือรับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 291 หรือ มาตรา 300

2.7) ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจโดยประมาท

มาตรา 390 ผู้ใดกระทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้ง จำทั้งปรับ

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยเจตนา

“โดยทุจริต” หมายความว่า เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ที่มีควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับตนเองหรือผู้อื่น⁴⁴

การกระทำความผิดโดยเจตนา นั้น กฎหมายบัญญัติไว้ใน ม.59 วรรค 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญาซึ่ง หมายถึง การกระทำผิดอาญาที่ผู้กระทำรู้อยู่แล้วว่าสิ่งที่ตนทำนั้นเป็นความผิดแล้วยังทำลงไปทั้ง ๆ ที่รู้สำนึกในการกระทำ⁴⁵

การกระทำความผิดโดยเจตนาแบ่งออกเป็น 2 แบบคือ

1) เจตนาตามความจริง ประกอบด้วย

1.1) เจตนาประสงค์ต่อผล ซึ่งเป็นการทำไปโดยต้องการให้เกิดผลเช่นนั้นขึ้นตามที่ผู้กระทำต้องการ

1.2) เจตนายอมเล็งเห็นผล เป็นกรณีที่ผู้กระทำไม่ต้องการให้เกิดผลเช่นนั้นขึ้น แต่รู้ว่าหากลงมือทำไปแล้ว ต้องเกิดผลเช่นนั้นขึ้น

ในการกระทำความผิดครั้งหนึ่ง ผู้กระอาจมีเจตนาประสงค์ต่อผล และขณะเดียวกันก็มีเจตนาที่จะกระทำความผิดอื่น โดย เล็งเห็นผลได้อีก

2) เจตนาโดยผลของกฎหมาย (เจตนาโดยพลาด) เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดไว้ว่า การกระทำแบบนี้คือเจตนา โดยพลาด ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้กระทำไม่ประสงค์ต่อผลกับบุคคล ซึ่งได้รับผลร้าย และขณะเดียวกันก็ไม่เล็งเห็นผลว่าจะเกิดขึ้นแก่บุคคลซึ่งได้รับผลร้ายด้วย ซึ่งจะคล้ายคลึงกับเจตนายอมเล็งเห็นผลมากๆ จะเห็นได้ว่า การกระทำความผิดโดยเจตนา นั้น ไม่ว่าจะเจตนาประสงค์ต่อผล ย่อมเล็งเห็นผลหรือพลาด ล้วนแล้วแต่ต้องเป็นการตั้งใจโดยรู้อยู่แล้วว่าการกระทำนั้นเป็นความผิด แต่ก็ทำลงไป จึงเป็นที่มาของฆ่าคนตายโดยเจตนา⁴⁶

⁴⁴ ประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป

⁴⁵ ประมวลกฎหมายอาญา หมวด 4 มาตรา 59

⁴⁶ จาก การกระทำความผิดโดยเจตนา, โดย Lawyer direct, 2019, สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก

ศาสตราจารย์จิติ ดิงศภัทย์ กล่าวว่า การกระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นกรณีความรับผิดชอบทางอาญาจากเจตนา โดยได้แบ่งเจตนาเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่⁴⁷

1) เจตนาโดยตรง

เจตนาโดยตรง คือ ความประสงค์ต่อผลที่ผู้กระทำมีอยู่ในขณะที่กระทำ ถ้าข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผลแห่งการกระทำนั้นแล้ว ผลนั้นน่าจะเกิดขึ้นหรือไม่เป็นข้อสำคัญ โดยเหตุนี้ แม้ผลที่ประสงค์นั้นจะไม่มีทางบรรลุผลได้อย่างแน่แท้ก็ยังได้ชื่อว่ากระทำโดยเจตนา อาจเป็นความผิดได้ในฐานพยายามตามมาตรา 81 และศาลอาจลงโทษหรือไม่ลงโทษก็ได้ แต่ยังถือว่าเป็นการกระทำความผิด โดยเจตนาอยู่นั่นเอง ความประสงค์ต่อผลนั้นหมายความว่าผู้กระทำมิใช่เพียงแต่กระทำโดยรู้สำนึกเท่านั้น หากต้องประสงค์ให้มีการกระทำ ซึ่งหมายความถึงผลของการกระทำนั้นด้วย การกระทำในลักษณะเช่นนี้ กฎหมายเรียกว่าประสงค์ต่อผล โดยอาจเป็นผลอันเป็นเพียงการกระทำให้สำเร็จตามที่มุ่งหมาย เช่น ให้เจ้าพนักงานได้ทราบความเท็จที่ตนนำมาแจ้ง เป็นต้น

2) เจตนาโดยอ้อม

เจตนาโดยอ้อมตามมาตรา 59 วรรค 2 หมายความว่า การที่ผู้กระทำยอมเล็งเห็นผลของการกระทำ ผู้กระทำอาจไม่ประสงค์ให้เกิดผลอันทำให้การกระทำนั้นเป็นความผิดขึ้น แต่ถ้าผู้กระทำยอมเล็งเห็นผลนั้นแล้วก็ต้องถือว่าผู้กระทำมีเจตนาดุจเดียวกับได้กระทำโดยประสงค์ต่อผลที่เล็งเห็นนั้นด้วยเหมือนกัน

เมื่อต้องวินิจฉัยความสามารถเล็งเห็นผลจากพฤติการณ์มิใช่จากจิตใจของผู้กระทำนั้นเองเช่นนี้แล้ว จึงมีปัญหาอีกข้อหนึ่งว่าความสามารถเล็งเห็นผลล่วงหน้านั้นจะต้องแน่นอนแค่ไหน เพราะการเห็นผลล่วงหน้ามีความแน่นอนต่างกันไ้มาก คำว่า ย่อม เล็งเห็นผลนั้นเอง ทำให้เข้าใจว่าผู้กระทำไม่ต้องเล็งเห็นโดยแท้จริง ถ้าเพียงแต่ตามธรรมดาเล็งเห็น ได้ก็พอแล้ว แต่ก็เห็นได้อีกว่าถ้าถือเอาแต่เพียงเล็งเห็นผลได้ตามธรรมดาที่เป็นเจตนาได้ตามมาตรา 59 วรรค 2 นี้แล้ว ข้อที่ควรสังเกตก็คือ กฎหมายลักษณะอาญามาตรา 43 เดิมใช้คำว่า อาจจะแลเห็นผล แต่กฎหมาย

⁴⁷ จาก คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอน 1. น. 40, โดย จิติ ดิงศภัทย์, 2555, กรุงเทพมหานคร: เนติบัณฑิตยสภา.

ใหม่ใช้คำว่า ย่อมเล็งเห็นผล ทั้ง ๆ ที่กฎหมายใหม่ก็ยังใช้คำว่า “อาจเล็งเห็น” อยู่ในมาตรา 87 วรรค 1 และ 2 จึงเป็นที่เห็นได้ว่าเพียงแต่เล็งเห็นได้ว่าผลอาจเกิดขึ้นเท่านั้นยังไม่พอ แม้แต่ตามปกติธรรมดา ผลนั้นจะเกิดขึ้นได้ก็ยังไม่พอ จะต้องมีความแน่นอนยิ่งกว่านั้นจึงจะถือเป็นเจตนาได้ แต่จะแน่นอนแค่ไหนยังมีคำอธิบายแตกต่างกันอยู่⁴⁸

นอกจากนี้ศาสตราจารย์ จิตติ ติงศภัทย์ ยังได้ยกตัวอย่างการวินิจฉัยของกฎหมายบางประเทศ กล่าวคือ

(1) Manual of German Law อธิบายว่าเจตนาหมายความรวมถึงกรณีที่ผู้กระทำเล็งเห็นผลว่า อาจเป็นไปได้ (possible) แม้ไม่ใช่ผลที่จำเป็นต้องเกิด (Necessary) แต่ก็กระทำโดยเสี่ยงต่อผลที่อาจเกิดขึ้นได้นั้น และได้ยกตัวอย่างว่า ถ้าบุคคลหนึ่งวางเพลิงเผาบ้านโดยรู้ว่ามีคนอยู่ในนั้น และจะต้องถูกไฟคลอกตายแน่ได้ชื่อว่าผู้นั้นกระทำโดยมีเจตนาโดยตรง คือประสงค์ต่อผล แต่ถ้าผู้นั้นกระทำโดยคิดว่า อาจเป็นไปได้ว่าคนในบ้านนั้นจะถูกไฟคลอก แล้วยังขึ้นเสี่ยงกระทำลงไปโดยไม่สนใจว่าผลจะเกิดขึ้นอย่างนั้นหรือไม่ก็เป็นเจตนาโดยอ้อม

(2) ประมวลกฎหมายอาญาโซเวียต (1960) ยูโกสลาเวีย (1951) โปแลนด์ (1932) ถือว่า ถ้าผู้กระทำเล็งเห็นว่าผลอาจเกิดขึ้นได้ (Possible) และกระทำลงโดยยอมรับผลนั้น ก็ถือเป็นเจตนาด้วยด้านความเห็นของศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย ได้แบ่งการกระทำโดยเจตนาเป็น 2 ชนิด คือ การกระทำโดยเจตนาประสงค์ต่อผลกับกระทำโดยเจตนาย่อมเล็งเห็นผล⁴⁹

การกระทำโดยเจตนาประสงค์ต่อผล ได้แก่ การกระทำโดยรู้สัจนิกในการกระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำต้องประสงค์ต่อผลอีกด้วย สำระสำคัญ คือ

(1) ผู้กระทำได้กระทำโดยรู้สัจนิกในการที่กระทำ คือรู้สำนึกในการเคลื่อนไหวหรืองดเว้นการเคลื่อนไหวร่างกาย ทั้งนี้การกระทำโดยรู้สำนึกย่อมมีความหมายอย่างเดียวกับความหมายของการกระทำดังกล่าวในตอนต้นนั่นเอง กล่าวคือ ถ้าผู้กระทำ (ก) ได้มีการคิดว่าจะกระทำ (ข) ได้มีการตกลงใจที่จะกระทำตามที่คิดนั้น และ (ค) ได้มีการกระทำตามที่ตกลงใจนั้น ต้องถือว่าผู้กระทำได้กระทำโดยรู้สำนึกดังกล่าวแล้ว และ

⁴⁸ จาก เจตนากับการกระทำความคิด, โดย สมหมาย จันทรเรือง, 2562, สืบค้น 12 มีนาคม 2565, จาก https://www.matichon.co.th/article/news_1463161

⁴⁹ จาก คำอธิบายกฎหมายลักษณะอาญา รศ. 127. (น. 357-358), โดย หยุด แสงอุทัย, 2548, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

(2) ผู้กระทำจะต้องประสงค์ต่อผลอีกด้วย การกระทำโดยรู้สึกลึกนึกรั้นเป็นการกระทำกลางๆ ผู้กระทำอาจประสงค์ต่อผลได้หลายประการ เช่น การยิงปืน ย่อมเป็นการกระทำที่เป็นกลางๆ แต่ผู้กระทำอาจประสงค์ต่อผลได้หลายประการ เช่น ยิงคน ยิงเป้า ยิงนก ยิงสุนัข เป็นต้น

กระทำโดยเจตนาโดยยอมเล็งเห็นผล ได้แก่กระทำโดยรู้สึกลึกนึกรั้นในการที่กระทำ และในขณะที่เดียวกันผู้กระทำยอมเล็งเห็นผลของการทำนั้น ทั้งนี้ แสดงว่าจะถือว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาโดยยอมเล็งเห็นต่อเมื่อเข้าองค์ประกอบ 2 ประการคือ

- (1) ผู้กระทำได้กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ
- (2) ในขณะที่เดียวกัน ผู้กระทำยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

คำว่า “ผู้กระทำยอมเล็งเห็นผล” นี้ หมายความว่าถึง พิจารณาจากด้านผู้กระทำเอง ทั้งนี้ เพราะบุคคลมีความชัดเจนแห่งชีวิต การศึกษาอบรม สติปัญญา ฯลฯ ไม่ทัดเทียมกัน โดยเหตุนี้ ในการที่จะวินิจฉัยว่าผู้กระทำยอมเล็งเห็นผลหรือไม่ จึงต้องพิจารณาว่าตามข้อเท็จจริงผู้กระทำนั้นเอง ได้เล็งเห็นผลล่วงหน้าหรือไม่ ส่วนปัญหาที่ว่า อย่างไรเป็นกรณียอมเล็งเห็นผลนั้นมีความเห็นอยู่ 3 ประการ กล่าวคือ⁵⁰

(ก) ผู้กระทำจะต้องยอมรับเอาผลไว้ล่วงหน้า เช่น การยิงนกที่อยู่ใกล้ ๆ กับเด็ก เมื่อผู้กระทำเห็นแล้วว่า ถ้ายิงปืนอาจถูกเด็กตายได้และยอมรับเอาผลไว้ล่วงหน้า คือยอมให้เด็กตายแล้วยิงนกไป ถ้าลูกกระสุนปืนถูกเด็กตายถือว่าได้กระทำโดยเจตนาโดยยอมเล็งเห็นผล คือความตายของเด็ก ถ้าหากผู้กระทำไม่ยอมรับเอาผลหรือความตายไว้ ไม่ถือว่าผู้กระทำมีเจตนาโดยยอมเล็งเห็นผล จะถือได้แต่เพียงว่าผู้กระทำได้กระทำโดยประมาท

(ข) ผู้กระทำเห็นแล้วว่าผลจะเกิดขึ้น แต่ผู้กระทำยังขึ้นทำ เช่น ยิงนกที่อยู่ใกล้ตัวเด็ก ถ้าเห็นแล้วว่าอาจจะถูกเด็กตายได้ ยังขึ้นยิง ถ้าลูกกระสุนปืนถูกเด็กตาย ถือว่าผู้กระทำยอมเล็งเห็นผลคือความตายของเด็ก ฉะนั้น จึงต้องถือว่ามีผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา

(ค) ผู้กระทำไม่ใยดีในผลที่เกิดขึ้น ทั้งนี้หมายความว่าผู้กระทำได้เห็นผลล่วงหน้าแล้วว่าจะเกิดขึ้น ผู้กระทำไม่ถึงกับยอมรับเอาผลนั้นเลยทีเดียว แต่ผู้กระทำคิดว่าผลนั้นจะ

⁵⁰ จาก เอกสารประกอบการบรรยาย กฎหมายอาญาและวิธีพิจารณาความอาญา (น. 20-22), โดยศาสตราจารย์จิติ ตั้งสภักดิ์, 2554, กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็ช่างประไรจะขอทำให้ได้ เช่น ต้องการได้นกมากิน ถ้าถูกเด็กก็จะวิ่งหนีไปอย่างไรก็ขอให้ยังนกให้ได้ เช่นนี้ ถือว่าย่อมถึงเห็นผลแล้ว

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สุทธิชัย คำพานิช (2557) ได้ศึกษามาตรการในการลดโทษความผิดฐานจับขังในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า สมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลดโทษความผิดฐานจับขังในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยควรเพิ่มความหลากหลายในการลดโทษไม่ว่าจะเป็นการห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนด การติดเครื่อง Ignition inter lock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีและผู้ขับรถมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดการห้ามจับขังยานพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิด เป็นต้น เพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลยพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม ควรนำมาตรการซึ่งจะเป็นการป้องกัน และแก้ไขปัญหาคาการจับขังยวดยานพาหนะขณะมีเมาสุราเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนต่อไปในอนาคต⁵¹

อดิศักดิ์ แก้ววงษา (2558) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ผลการวิจัยพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550) ยังมีช่องว่างให้ผู้ขับรถขณะเมาสุราสามารถฝ่าฝืน หลีกหนียังไม่ยอมเป่าลมหายใจตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และการฝ่าฝืนมีโทษปรับเพียงไม่เกินหนึ่งพันบาท แต่หากตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สูงกว่ากฎหมายกำหนดจะมีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำหรือปรับ อีกทั้งศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ขับขี่นั้น ไม่น้อยกว่า 6 เดือน ส่วนกรณีตรวจวัดแล้วมีปริมาณแอลกอฮอล์สูงเกินกว่ากฎหมายกำหนดและเป็นการกระทำผิดครั้งแรก ผู้พิพากษาส่วนใหญ่จะพิจารณาลงโทษสถานเบา คือปรับ 5,000 – 20,000 บาท โทษจำคุกหรือลงอาญา 1 ปี โดยให้อยู่ในการควบคุมของพนักงานคุมประพฤติ ขาดการนำระบบการบันทึกคะแนนตัดแต้ม ยึดใบขับขี่มาใช้

⁵¹ จาก มาตรการในการลดโทษความผิดฐานจับขังในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายประเทศไทย, โดยสุทธิชัย คำพานิช, 2557, สืบค้น 29 ตุลาคม 2565, จาก <https://grad.dpu.ac.th/upload/content>

จริงจัง ขาดระบบการตรวจสอบผู้กระทำผิดซ้ำ ในด้านสังคม ประเพณี วัฒนธรรมมีค่านิยมของการตีตราในเทศกาลต่างๆ ตลอดจนตามสถานบันเทิง เป็นต้น และที่สำคัญคือสังคมในระบบอุปถัมภ์มีการใช้อิทธิพลซึ่งกันและกันเป็นเหตุแห่งการเลือกบังคับใช้กฎหมาย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ⁵²

อินทรีรา เหมฉาย (2559) ได้ศึกษามาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำผิดฐานขับรถขณะมึนเมา: ศึกษากรณีการบังคับใช้อุปกรณ์ตรวจวัดลมหายใจในรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่ามาตรการการบังคับโทษทางอาญาของผู้กระทำผิดฐานขับรถขณะมึนเมาในขณะนี้ไม่สามารถยับยั้งการกระทำผิดได้ เนื่องจากการลงโทษผู้กระทำผิด ยังไม่ต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ทำให้ผู้กระทำผิดไม่รู้สึกว่าตนได้รับโทษ โดยตรงจากการกระทำของตน ดังนั้น จึงเห็นควรปรับปรุงกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ให้มีบทกำหนดโทษหรือมาตรการลงโทษสอดคล้องกับการกระทำผิดฐานขับรถขณะมึนเมา เนื่องจากปัจจุบันโลกได้พัฒนามาในยุคที่เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์และการสื่อสารสามารถควบคุม การใช้ชีวิตของมนุษย์ได้ การแก้ไขบทกำหนดโทษหรือมาตรการลงโทษผู้กระทำผิด จึงควรพิจารณาถึงเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถนำมาใช้ควบคุมผู้ที่มีพฤติกรรมกระทำผิดฐานขับรถขณะมึนเมาเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้ผู้กระทำผิดฐานขับรถขณะมึนเมา ได้รับโทษที่เหมาะสม⁵³

สุรศักดิ์ มีบัว (2561) ได้ศึกษาการกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะมึนเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น พบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถขณะมึนเมาสุราเป็นสาเหตุหลักในการเสียชีวิตของคนไทย แม้ว่าหน่วยงานภาครัฐจะกำหนดนโยบายต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ส่วนหนึ่งมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถขณะมึนเมาสุรา เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นยังมีอัตราโทษไม่เหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

⁵² จาก ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะมึนเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 6, โดย อติศักดิ์ แก้ววงษา, 2558, *วารสารวิจัยสังคมศึกษาศาสตร์*, 1(1), 128-136.

⁵³ จาก *มาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำผิดฐานขับรถขณะมึนเมา: ศึกษากรณีการบังคับใช้อุปกรณ์ตรวจวัดลมหายใจในรถยนต์*, โดยอินทรีรา เหมฉาย, 2559, สืบค้น 15 มิถุนายน 2565, จาก <https://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/>

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายอาญา พบว่าในทางปฏิบัติศาลจะใช้ดุลยพินิจพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดว่าเป็นการกระทำ โดยประมาททำให้ไม่สอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่มีประสิทธิภาพในการยับยั้งผู้กระทำความผิดเท่าที่ควรจะเป็น ทำให้จำนวนผู้กระทำความผิด จำนวนการเกิดอุบัติเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้เสียหายยังคงสูงอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกของหลาย ๆ ประเทศ พบว่า มีอัตราโทษที่รุนแรงกว่า และศาลจะพิจารณาพิพากษาว่ามีใช้การกระทำความผิดโดยประมาท แต่เป็นการกระทำความผิดโดยเจตนาประเภทย่อมเล็งเห็นผล เพราะผู้กระทำความผิดย่อมเล็งเห็นได้ว่าการขับรถในขณะที่มีเมาสุรา อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองและผู้อื่น⁵⁴

รุจิรา ไชยลังกา (2562) ได้ศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการเยียวยาผู้เสียหายที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับ ผลการศึกษาพบว่า มีมาตรการทางกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการเยียวยาผู้เสียหายที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับ 4 มาตรการและมีสภาพปัญหา ดังต่อไปนี้ 1) การเยียวยาด้วยระบบประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีจำนวนเงินคุ้มครองที่ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น, 2) การเยียวยาด้วยการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้กระทำความผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 ละเมิด ไม่มีการให้สิทธิผู้เสียหายในการเรียกร้อง ค่าเสียหายทางจิตใจ, 3) การเยียวยาความเสียหายตามพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ไม่มีการกำหนดให้ความผิดฐานขับจี้รถขณะเมาสุรา เป็นความผิดที่ผู้เสียหายสามารถยื่นขอรับค่าตอบแทนได้ และมีการใช้ดุลพินิจของคณะกรรมการพิจารณา ค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ในการจำกัดสิทธิผู้เสียหาย และ 4) มาตรการช่วยเหลือการเยียวยาด้วยการคุ้มครองสิทธิทางกระบวนการยุติธรรมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 44/1 มีช่องว่างในการเข้าถึงสิทธิ⁵⁵

⁵⁴ จาก การกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับจี้รถขณะมีเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น, โดยสุรศักดิ์ มีบัว, 2561, วารสารการเมืองการปกครอง, 8(2), 116-130.

⁵⁵ จาก ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการเยียวยาผู้เสียหาย ที่ได้รับผลกระทบจากการเมาแล้วขับ (การค้นคว้าอิสระ), โดยรุจิรา ไชยลังกา, 2562, มหาวิทยาลัยพะเยา. ลิขสิทธิ์ 2562 โดย รุจิรา ไชยลังกา

2.7 หลักกฎหมายไทยที่มีผลบังคับใช้กับความผิดฐานเมาแล้วขับ

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทย เสมือนเป็นวัฒนธรรมที่มีมาแต่ช้านาน ตั้งแต่อดีตและถือเป็นเรื่องปกติธรรมดา ซึ่งมักจะนิยมดื่มในช่วงงานเลี้ยง งานสังสรรค์ งานฉลอง ตลอดจนจนถึงเทศกาลและงานประเพณีต่าง ๆ นอกจากนี้ มักจะมีความเชื่อว่าการดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นการบำรุงสุขภาพ ทำให้เลือดลมสูบฉีด ร่างกายแข็งแรง ทำให้สมรรถภาพทางเพศดีขึ้น หรือดื่มเพื่อคลายหนาว ซึ่งเป็นความเชื่อที่ผิด เพราะแท้จริงแล้ว การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น เป็นสาเหตุแห่งการเกิดโรคต่าง ๆ ยิ่งดื่มมากยิ่งทำให้สมรรถภาพทางเพศเสื่อมลง เพราะแอลกอฮอล์เข้าไปเปลี่ยนระดับฮอร์โมนเพศและเป็นพิษต่ออวัยวะต่าง ๆ ในร่างกายเนื่องจากแอลกอฮอล์ก่อให้เกิดความบกพร่องในการกำจัดสารอะเซทัลดีไฮด์ ซึ่งปกติแล้วต้องถูกกำจัดเป็นกรดอะซิติก เมื่อไม่สามารถกำจัดสารอะเซทัลดีไฮด์ ได้ตามกลไกปกติของร่างกาย ผลที่ตามมาคือเกิดการกั่งของสารอะเซทัลดีไฮด์ ซึ่งมีความเป็นพิษสูง เกิดการขยายตัวของหลอดเลือดฝอยใต้ผิวหนัง ทำให้ความร้อนไม่สามารถระบายออกจากร่างกายได้ตามปกติ ส่งผลให้ผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จึงรู้สึกว่าร่างกายอบอุ่นและมีอาการหน้าแดงระเรื่อ⁵⁶ อย่างไรก็ตามแม้จะทราบว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพร่างกาย แต่ประชากรไทยก็มิได้ตระหนักและให้ความสำคัญที่จะลด ละ เลิกดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แต่อย่างใด ดังจะเห็นได้จากสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประชากรไทย

2.7.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก

เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบก ได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่า 40 ปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น⁵⁷

⁵⁶ จาก การกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับจี้รถ ในขณะที่มีเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น, โดย สุรศักดิ์ มีบัว, 2561, วารสารการเมืองการปกครอง, 8(2), 116-130.

⁵⁷ สุรศักดิ์ มีบัว. (2561). อ้างอิงแล้วเชิงอรรถที่ 56, (น. 14)

ซึ่งปัจจุบันได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพระราชบัญญัติดังกล่าว จำนวน 11 ฉบับ โดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559 ได้มีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม ในประเด็นของการเพิ่มช่องทางชำระค่าปรับตามใบสั่งด้วยวิธีการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถในการชำระค่าปรับตามใบสั่ง และได้มีการแก้ไขการระบุชื่อตำแหน่ง “อธิบดีกรมตำรวจ” ตามกฎหมายว่าด้วยจรรยาบรรณเป็น “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” เนื่องจากปัจจุบันได้มีการโอนกรมตำรวจไปเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ⁵⁸ ทั้งนี้ แม้ว่าจะมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 หลายครั้ง แต่จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติเกี่ยวกับการห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถขณะเมาสุรานั้น ได้เริ่มมีกำหนดตั้งแต่กฎหมายพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ฉบับแรก ซึ่งบทบัญญัติเกี่ยวกับการขับขี่รถ ขณะเมาสุรามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2542) แก้ไขเพิ่มเติมให้อำนาจหน้าที่ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้ เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับขี่ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น⁵⁹

2) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2550) แก้ไขเพิ่มเติมกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่

⁵⁸ สุรศักดิ์ มีบัว. (2561). อ้างถึงแล้วเชิงอรรถที่ 56, (น. 14)

⁵⁹ สุรศักดิ์ มีบัว. (2561). อ้างถึงแล้วเชิงอรรถที่ 56, (น. 14)

ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท⁶⁰

3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2557) แก้ไขเพิ่มเติมกรณีกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไมยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2565) บุคคลทั่วไปที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 mg% และผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปี หรือมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 mg% ถือว่าเมาแล้วขับ หากปฏิเสธการเป่าตรวจวัดแอลกอฮอล์ถือว่าเท่ากับเมา และได้มีการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำกรณี “เมาแล้วขับ” โดยกำหนดบทลงโทษผู้เมาแล้วขับ ดังนี้

4.1) ทำผิดครั้งแรก อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 - 20,000 บาท

4.2) ทำผิดซ้ำข้อหา "เมาแล้วขับ" ภายใน 2 ปี นับแต่วันกระทำความผิดครั้งแรก เพิ่มโทษเป็นจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับ 50,000 - 100,000 บาท โดยศาลจะลงโทษจำคุก และปรับด้วย พร้อมถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

4.3) เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ เสียชีวิต โทษสูงสุด 10 ปี ปรับ 200,000 บาท และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถทันที

เมื่อพิจารณาการกระทำความผิดของผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นตามกฎหมายของประเทศไทยพบว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฉบับ ได้แก่

1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีเจตนารมณ์ในการใช้บังคับเฉพาะกับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถและได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางบก⁶¹ ไม่ว่าจะเป็นการขนคน สัตว์หรือสิ่งของ⁶² กล่าวคือ มาตรา 102(3) บัญญัติว่าในขณะที่ปฏิบัติ

⁶⁰ สุรศักดิ์ มีบัว. (2561). อ้างถึงแล้วเชิงอรรถที่ 56, (น. 14)

⁶¹ จาก มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุรา (น. 224) (วิทยานิพนธ์), โดย มาริยา เทพสิทธา, 2559, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. ลิขสิทธิ์ 2559 โดย มาริยา เทพสิทธา

⁶² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4.

หน้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นอีกทั้งมาตรา 40 ทวิ (1) บัญญัติห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถผู้นั้นมีอาการเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ในกรณีผู้ขับรถขับรถที่ใช้ในการขนส่งก่อให้เกิดอันตราย หรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถนั้นกระทำการฝ่าฝืนมาตรา 102(3) ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 40 ทวิ วรรคสอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นและได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าวตามมาตรา 127 จัดว่า หากผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 127 ทวิ วรรค 1

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็ได้กำหนดว่าในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นตามมาตรา 57 ฉ (3) หากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 57 ฉ (3) หรือ (6) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับมาตรา 66/3

3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ มาตรา 43(2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น ประกอบกับ มาตรา 43 ทวิห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตาม กฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา ให้เจ้าพนักงานจราจรพนักงานสอบสวน หรือพนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้ เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรค หนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้น ไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้ใน กรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบให้เจ้าพนักงานจราจรพนักงานสอบสวนพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่ง กรณี เพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็วและเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้วหากผลการ ตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพก็ให้ปล่อยตัวไปทันที การตรวจสอบตาม มาตรา 43 ให้ เป็นไปตาม

หลักเกณฑ์และ วิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไว้ใน มาตรา 160 วรรค 3 กล่าวคือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาทถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แม้ต่อมาจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 11 พระราชบัญญัติจราจรทาง บก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550⁶³ โดยการแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้น กล่าวคือ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น มาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืน

มาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรค 1 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 ถึง 100,000 บาท และให้ศาล สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ถ้าการ กระทำความผิดตามวรรค 1 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 ถึง 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมี กำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ถ้าการกระทำความผิดตามวรรค 1 เป็นเหตุให้ ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่จากอัตราโทษตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว จะเห็นว่าการกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม 3 ประเภท ได้แก่

1) การจำคุกกล่าวคือ การจำคุกเป็นวิธีการลงโทษอย่างหนึ่งโดยการจำกัด เสรีภาพของผู้กระทำความผิดหากผู้กระทำความผิดขับรถในขณะที่เมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหากการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษ จำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 5 ปีหากเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปี หากเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี

2) การปรับกล่าวคือ ตามมาตรา 28 แห่งประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติว่า “ผู้ใด ต้องโทษปรับ ผู้นั้นจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาต่อศาล” การปรับแม้จะ

⁶³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550.

เป็นวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดอันเป็นการบังคับเอากับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดโดยตรง เพื่อตกได้แก่แผ่นดินหรือตกเป็นของหลวง⁶⁴ ถือว่าค่าปรับเหล่านี้จะเป็นรายได้ของรัฐอย่างหนึ่งเพื่อเป็นการตอบแทนที่รัฐเข้ามาอำนวยความสะดวกกรรมให้แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายอย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาการลงโทษด้วยวิธีการปรับผู้กระทำความผิดชั่วคราวในขณะเมาสุราตามกฎหมายของไทย พบว่ามาตรา 160 ตรี บัญญัติให้ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับจะเห็นว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดชั่วคราวในขณะเมาสุรามีลักษณะเป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการลงโทษโดยการปรับหรือไม่ก็ได้ เพราะกฎหมายใช้คำว่า “หรือ” เนื่องจากกฎหมายเห็นว่ายังไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นจึงกำหนดอัตราโทษโดยให้ศาลใช้ดุลยพินิจสำหรับการกำหนดโทษ แต่อย่างไรก็ดี หากศาลลงโทษด้วยการปรับก็สามารถสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับจำนวนขั้นต่ำตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป⁶⁵ และจำนวนค่าปรับขั้นสูงที่สามารถสั่งปรับได้ไม่เกิน 20,000 บาท หากการกระทำความผิดเมาสุราเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หากเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 120,000 บาท และหากเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท จะเห็นว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดทั้งการจำคุกและการปรับถือว่าเป็นการกำหนดโทษปรับแบบตายตัว (Fixed Sum) กล่าวคือ มีการกำหนดอัตราโทษขั้นสูงสุดของแต่ละฐานความผิดไว้เป็นอัตราโทษที่แน่นอน หรือในบางกรณีอาจกำหนดอัตราโทษปรับขั้นต่ำสุดของแต่ละฐานความผิดลงไปด้วยการกำหนดค่าปรับลักษณะดังกล่าวจะปรับได้ไม่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด และต้องไม่ต่ำกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด⁶⁶ ส่งผลให้กฎหมายมีความชัดเจนและแน่นอน

นอกจากนี้การกำหนดค่าปรับมีลักษณะที่กำหนดจำนวนค่อนข้างกว้างและห่างกันมากเกินไปถือว่าเป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าปรับแก่ผู้กระทำความผิด

⁶⁴ จาก การบังคับคดีอาญา: ศึกษาการบังคับโทษปรับ, โดย สกุศลรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์, 2552, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

⁶⁵ จาก มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดฐาน ขับรถ ขณะมีเมานในประเทศไทย (วิทยานิพนธ์), โดย สุภวรรณ พันธุลิมานันท์, 2556, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ลิขสิทธิ์ 2556 โดย สุภวรรณ พันธุลิมานันท์.

⁶⁶ จาก การนำระบบการปรับโดยค่านิ่งถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดมาใช้ในประเทศไทย, โดย ตะวัน กิรดินวนันท์, 2557, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ลิขสิทธิ์ 2557 โดย ตะวัน กิรดินวนันท์.

มากเกินไปสมควร จึงกล่าวได้ว่าค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขาดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนในการใช้ดุลยพินิจที่เพียงพอ ก่อให้เกิดไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความลักลั่น และนำไปสู่การเลือกปฏิบัติต่อไป เนื่องจากในทางปฏิบัติศาลจะลดจำนวนค่าปรับให้แก่ผู้กระทำความผิด อีกทั้งจะเกิดปัญหากรณีศาลอาจกำหนดค่าปรับจำนวนที่แตกต่างกันสำหรับผู้กระทำความผิดแต่ละรายมากเกินไปทั้งที่มีลักษณะการกระทำความผิดเหมือนกัน ก่อให้เกิดความไม่เสมอภาคสำหรับผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางการเงินแตกต่างกัน อีกทั้งในทางปฏิบัติศาลสามารถใช้ดุลยพินิจในการปรับจำนวนขึ้นต่ำตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ได้ กล่าวคือ ศาลใช้ดุลยพินิจพิพากษาตั้งปรับผู้กระทำความผิดขั้นต่ำเพียง 5,000 บาท หรือ 20,000 บาท หรือ 40,000 บาท หรือ 60,000 บาทแล้วแต่กรณีซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของอัตราเงินตราในปัจจุบันถือว่าเป็นจำนวนเงินที่ค่อนข้างน้อยมาก และไม่สามารถเทียบเท่าหรือชดเชยกับความเสียหายหรือผลกระทบในหลายๆ ด้านที่ผู้เสียหายต้องประสบ ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้เสียหาย ตลอดจนความเสียหายอย่างใด ๆ ที่จะตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ถือว่าค่าปรับในปัจจุบันตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ตามที่เสนอของผู้เขียนเห็นว่ายังไม่ก่อให้เกิดผลดีแก่ทุกคนทั่วไป ๖๗ รู้สึกเกรงกลัวต่อสภาพบังคับหรือบทลงโทษแต่อย่างใด เนื่องจากการกำหนดค่าปรับที่จะถือว่าเป็นวิธีการยับยั้งไม่ให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นหรือให้เกิดขึ้นน้อยที่สุดต้องเป็นการกำหนดอัตราค่าปรับที่มีจำนวนสูงมาก⁶⁷ กล่าวคือ ยิ่งผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลที่มีฐานะร่ำรวย หากศาลตั้งปรับเพียงเงินจำนวนดังกล่าวถือว่าเป็นจำนวนเล็กน้อยมาก ทำให้ค่าปรับในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับผลกระทบหรือความร้ายแรงที่เกิดขึ้นและไม่สอดคล้องกับฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิดแต่ละราย จะเห็นว่าปัจจุบันตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีอัตราโทษค่อนข้างต่ำ อีกทั้งศาลมักจะใช้ดุลยพินิจไม่พิพากษาลงโทษหรือพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ศาลใช้วิธีการลงโทษตามมาตรา 56 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายอาญา กล่าวคือ การที่จำเลยได้กระทำความผิดที่มีโทษจำคุกที่มีเหตุตามกฎหมาย แต่ศาลเห็นสมควรว่าจำเลยยังไม่ควรได้รับโทษจำคุกเพื่อให้โอกาสแก่จำเลยกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนด โดยศาลจะพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษ หรือกำหนดโทษแต่รอการลงโทษไว้แล้วปล่อยตัวไป โดยศาลจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้นั้นแทนตามมาตรา 56 วรรค 2 และ 3 ซึ่งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีการลงโทษ

⁶⁷ สกลรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์. (2552), *อ้างอิงแล้วเชิงอรรถที่ 64*, (น. 26)

เพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence)⁶⁸ ตามแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical School) ซึ่งเชื่อว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นเพราะคนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ ทฤษฎีนี้เน้นการลงโทษเพื่อข่มขู่และป้องกันอาชญากรรมไม่ให้มีการกระทำความผิดในอนาคตขึ้นอีกซึ่งการลงโทษตามทฤษฎีนี้จะมีผลเป็นการข่มขู่พบว่าต้องมีการกำหนดอัตราโทษที่สูงจนทำให้รู้สึกเกรงกลัวจนไม่กล้ากระทำความผิด โดยทฤษฎีนี้จะเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดยับยั้งเฉพาะราย (Special Deterrence) ที่มีความเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำ เป็นการข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้รู้สึกเจ็บปวด เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวซ้ำอีก เนื่องจากได้รู้ถึงความยากลำบาก และความเจ็บปวดจากการถูกลงโทษ ทำให้ต้องไตร่ตรองในการกระทำของตนมากขึ้น

นอกจากนี้ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มิได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น แต่ยังเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) กล่าวคือ จะเป็นตัวอย่างให้คนทั่ว ๆ ไป เห็นว่าเมื่อมีการกระทำความผิดขึ้นแล้วผู้กระทำความผิดที่มีความเหมาะสม⁶⁹ ป้องกันไม่ให้คนอื่นในสังคมกระทำความผิดแบบเดียวกัน เพราะเกรงกลัวต่อการลงโทษ เช่น การลงโทษจำคุกจะทำให้คนทั่วไปเห็นว่าทำผิดแล้วต้องติดคุก ต้องลำบาก ทำให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าทำผิดเพราะเห็นแบบอย่าง แต่ทำให้บุคคลอื่นในสังคมกลัวเกรงโทษที่จะได้รับและไม่กล้ากระทำความผิดอันว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปในตัวโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและสังคมโดยรวมอีกด้วย การลงโทษตามทฤษฎีนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ “ทฤษฎีอรรถประโยชน์” (Utilitarian Theory) ตามแนวคิดของ จอห์น สจ๊วต มิลล์ (J.S. Mill) และ “ทฤษฎีเจตจำนงเสรี” (Free will) เนื่องจากทฤษฎีดังกล่าวพิจารณาจากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกับสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ ส่งผลให้ผู้กระทำผิดได้รับโทษที่เหมาะสมสำหรับพฤติกรรมในการกระทำของตนเองทำให้บุคคลทั่ว ๆ ไปทราบ เกรงกลัว และไม่กล้ากระทำความผิดขึ้น ส่งผลให้การกระทำความผิดลดน้อยลงส่งผลให้เกรงกลัวต่อสภาพบังคับหรือบทลงโทษของ

⁶⁸ จาก คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. (น. 754), โดย เกียรติขจร วจนะสวัสดิ์, 2559, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

⁶⁹ จาก ความเป็นไปได้ในการกำหนดชั้นโทษและการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา, โดย ณรงค์ ใจหาญ และคณะ, 2549, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กฎหมาย ซึ่งหากเป็นเช่นนี้แล้วก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม ก็จะถือว่าการกระทำนั้น เป็นสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม⁷⁰

3) พกใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่กล่าวคือ นอกจากโทษการจำคุกและการปรับตามที่อธิบายไปข้างต้นแล้วยังมีการกำหนดโทษอีกประการหนึ่งซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา 160 ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ได้แก่ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิด หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ภายหลังศาลมีคำพิพากษา ซึ่งอัตราโทษที่เพิ่มขึ้นมาดังกล่าวนี้พบว่าในทางปฏิบัติก็ไม่ใช่วิธีการแก้ปัญหาที่จะสามารถบรรลุนิติวัตถุประสงค์ของการลงโทษในความผิดขับขี่รถขณะมีเมาสุราได้อย่างแท้จริง เพราะแม้ผู้กระทำความผิดจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แต่ก็สามารถขับขี่รถในชีวิตประจำวันได้ตามปกติ เป็นเพียงการตัดความสามารถในการขับขี่ทางนิตินัยเท่านั้น และส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเพียงแต่พยายามหลีกเลี่ยงการจับกุมของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจจับกุมเท่านั้น⁷¹

ทว่าการเมาแล้วขับนอกจากเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติข้างต้นแล้วยังเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญากล่าวคือ ศาลของประเทศไทยมักใช้ดุลพินิจพิจารณาพิพากษา ลงโทษผู้กระทำความผิดขับรถในขณะที่เมาสุราว่าเป็นการกระทำโดยประมาทตามมาตรา 59 วรรค 4

2.7.2 บทบัญญัติเกี่ยวกับการขับรถขณะเมาสุรา มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะที่ขัดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาท หรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถหรือกลับรถ

⁷⁰ จาก ทฤษฎีอาชญาวิทยา (หน่วยที่ 6)(น.127), โดย ฌ็อง-ฌัก อ็องรี, 2557, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

⁷¹ ศุภวรรณ พันธุภูมิภักดิ์. (2556). อ้างอิงแล้วเชิงอรรถที่ 64, (น. 61)

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเงินสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา 43 ตริ ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย

มาตรา 43 จัตวา ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐาน ในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

มาตรา 43 เบญจ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 43 ทวิ และมาตรา 43 ตริ ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไมพบตัวผู้ขับขี่ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่า เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้น เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง

วรรคสอง สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้

- (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6
- (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ ดังกล่าวว่าย่นความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบ และผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43(1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43(2) การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

2.7.3 ในกฎกระทรวง

มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบ ผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

มาตรา 160 ตริ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้อง ระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-5 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ขีดขี

มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใด ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้ บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทาง หลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 60 วัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลัง ใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายใน หนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนด ครั้งละ ไม่เกิน 90 วัน

การดำเนินการบันทึกคะแนนอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจา นุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตาม วรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือ สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได ้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ วินิจฉัย ไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

2.7.4 มาตรการในการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรค 4 บัญญัติว่า “กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” กล่าวคือ การกระทำความผิดชั่วขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 390 หากก่อให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 300 และหากการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 200,000 บาท ตามมาตรา 291

คำพิพากษาฎีกาเลข 4067/2550

การที่จำเลยขับรถในขณะเมาสุรา อันเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 43 (2), 160 วรรคสาม กับกรณีที่จำเลยขับรถโดยประมาทแซงรถที่อยู่ข้างหน้าไปในหน้าไปในช่วงเดินรถขวามือในขณะที่ผู้ตายขับสวนมา เป็นเหตุให้ชนรถจักรยานยนต์ของผู้ตายเสียหายและทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 และ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 43 (4), 157 นั้น เป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย จึงเป็นการกระทำความผิดเดียว ต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุด

คำพิพากษาฎีกาที่ 1141/2553

พนักงานอัยการได้ฟ้องจำเลยขับรถในขณะเมาสุรา จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาลงโทษจำเลยไปแล้ว การที่จำเลยขับรถในขณะเมาสุรา อันเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (2), 160 วรรคสาม (เดิม) กับกรณีที่จำเลยซึ่งมีอาการเมึนเมาสุราขับรถในลักษณะสายไปมาบนท้องถนนและขับล้ำเข้าไปในช่องเดินรถที่แล่นสวนมา เป็นเหตุให้เกี่ยวชนกับรถยนต์ที่มีผู้เสียหายที่ 1 ขับ และมีผู้เสียหายที่ 2 นั่งไปด้วยได้รับความเสียหาย และผู้เสียหายที่ 2 ได้รับอันตรายสาหัส อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 300 และ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4), 157 นั้น เป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้เสียหายที่ 2 ได้รับอันตรายสาหัส จึงเป็นการกระทำอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท หากใช้หลายกรรมต่างกันไม่ เมื่อคดีก่อนศาลมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดลงโทษจำเลยในความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราแล้วสิทธิที่โจทก์จะนำคดีมาฟ้องจำเลยในการกระทำเดียวกันนั้นเป็นคดีนี้ย่อมระงับไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (4)

2.7.5 มาตรการในการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคลกับผลของการร้ายแรง

กฎหมายไทยกำหนดฐานความผิดสำหรับการจับขังหรือกักขังในขณะเมาสุราไว้ตามความผิดเดียวคือ มาตรา 160 ตรี วรรคแรก ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งไม่ว่าการกระทำผิดจะมีพฤติการณ์แตกต่างกันอย่างไรก็ถือเป็นความผิดฐานเดียวกันและต้องรับโทษตามระวางโทษเดียวกันทุกกรณี เช่น ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 และ 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุต่างกันถึง 37 เท่า แต่กลับเป็นความผิดฐานเดียวกันและถูกพิจารณาโทษจากระวางโทษเดียวกัน ซึ่งเป็นข้อจำกัดการใช้ดุลพินิจของศาล ในการปรับข้อกฎหมายและกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำผิด

ในขณะที่กฎหมายต่างประเทศมีฐานความผิดเกี่ยวกับการจับขังภายหลังจากการดื่มสุรามากกว่าหนึ่งฐานความผิด และมีองค์ประกอบของความผิดที่แตกต่างกันทำให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิด และได้สัดส่วนกับการกระทำผิดมากกว่ากรณีที่มีเพียงฐานความผิดเดียว เช่น การกระทำผิดกฎหมายญี่ปุ่น กรณีที่ผู้จับขังมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 30 แต่ไม่ถึง 80 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ จะเป็นคนละฐานความผิดและต้องถูกพิจารณาระวางโทษที่แตกต่างกับกรณีผู้จับขังมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 80 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ ขึ้นไป

กฎหมายไทยนำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำผิดมาใช้เป็นองค์ประกอบของฐานความผิด คือ แอลกอฮอล์ในร่างกายและอายุของผู้จับขังในฐานะที่เป็นองค์ประกอบสำหรับพิจารณาว่าผู้จับขังเมาสุราหรือไม่เท่านั้น โดยถือว่าเป็นความผิดเดียวกันและต้องรับโทษตามระวางโทษเดียวกันทั้งสิ้น

ที่กฎหมายต่างประเทศมันยึดให้นำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำผิดมาใช้ประกอบการพิจารณาความผิดทั้งข้อเท็จจริงสำหรับประกอบการพิจารณาว่า ผู้จับขังเมาสุราหรือไม่และข้อเท็จจริงที่ใช้พิจารณาความร้ายแรงของการกระทำผิด ดังนี้

1) ข้อเท็จจริงที่เป็นองค์ประกอบในการพิจารณาว่าผู้จับขังเมาสุราหรือไม่ ได้แก่ ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย อายุของผู้จับขัง และอาชีพของผู้จับขังที่ใช้พิจารณาร่วมกันว่าผู้จับขังอยู่ในอาการเมาสุราหรือไม่

2) ข้อเท็จจริงที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่ การกำหนดให้มีเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่าหนึ่งเกณฑ์ และใช้แต่ละเกมเป็นองค์ประกอบของฐานความผิดที่แตกต่างกัน ดังเช่นกรณีที่กฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกินกว่า 80 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ เป็นองค์ประกอบของความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 30 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ เป็นองค์ประกอบของความผิดฐานขับรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ เช่น ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดแต่ละระดับ ย่อมสื่อถึงระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดที่ผู้ขับขี่แต่ละคนได้ละเมิดกฎหมาย

แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา⁷²

1) ไม่ควรใช้โทษจำคุกเป็นฐานในการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราเป็นการทั่วไป แต่อาจใช้เป็นทางเลือกในการลงโทษสำหรับกรณีที่พฤติการณ์การกระทำผิดมีความร้ายแรงมาก ๆ เนื่องจาก มาตรา 160 ตรี วรรคแรก กำหนดระวางโทษจำคุกไว้ไม่เกินหนึ่งปีอันเป็นโทษจำคุกระยะสั้นเมื่อเปรียบเทียบ ข้อดีข้อเสียของการใช้โทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษกับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราจะเห็นว่า การจำคุกมีข้อเสียต่อตัวผู้กระทำผิดและบุคคลรอบข้างมากกว่าข้อดี เช่น การจำคุกจะทำให้ผู้กระทำผิดถูกตีตราสังคมว่าเป็น คนขี้คุก ถูกสังคมรังเกียจไม่ไว้วางใจ ปิดกั้นโอกาสทางสังคมตงงาน สูญเสียรายได้ระหว่างที่ถูกจำคุก หากมีบุคคลอื่นที่ต้องพึ่งพารายได้ของผู้กระทำผิดในการเลี้ยงชีพก็ย่อมได้รับผลกระทบตามไปด้วย

ผลร้ายของโทษจำคุกใช้ได้ผลเฉพาะกับผู้รู้สึกลัวว่าผลร้ายของการถูกจำคุกมีผลกระทบต่อตัวเขาเท่านั้น ในขณะที่มีบางคนที่ผลร้ายจากการถูกลงโทษ ไม่กระทบกับการใช้ชีวิตของเขา เขาก็จะไม่กลัว ส่วนด้านห้วงเวลา การจำคุกระยะสั้นทำให้ไม่มีระยะเวลาเพียงพอที่จะสามารถแก้ไขฟื้นฟูจิตสำนึกและพฤติกรรมของผู้กระทำผิดได้ นอกจากนั้นยังมีความผิดอื่นที่มีความร้ายแรงมากกว่าความผิดนี้แต่กฎหมายก็ยังไม่ให้อำนาจศาลพิจารณาใช้มาตรการการลงโทษการจำคุกได้

แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องใช้โทษจำคุกกับบางกรณีที่มีพฤติการณ์ร้ายแรง เพื่อเป็นการตัดโอกาสการกระทำผิดและเป็นการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนเช่น ผู้กระทำผิด ดินนิสัย หรือผู้กระทำผิดที่มี เราได้มาแอลกอฮอล์สูงมาก ๆ เป็นต้น

⁷² จาก แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา, โดย กิติพงษ์ เกษมสิน, 2562, วารสาร วิทยาลัยสงฆ์นครลำปาง, 8(2), 30-39.

2) รูปแบบของโทษปรับที่เหมาะสมสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพของการลงโทษคือ การใช้โทษปรับในอัตราสูง เป็นฐานในการลงโทษเพราะโทษปรับมุ่งกระทำต่อทรัพย์สินของผู้ถูกลงโทษจึงเหมาะสมกับสังคม ทุนนิยมในปัจจุบัน และไม่ก่อให้เกิดการตีตราจากสังคม รวมถึงสามารถกำหนดโทษให้เหมาะสมกับ ฐานะของผู้กระทำผิดและพฤติการณ์การกระทำผิดได้ง่าย โดยเริ่มจากการแก้ไขระวางโทษปรับสูงสุด ให้สูงกว่าปัจจุบันที่กำหนดไว้ในวรรคแรกจากการวางโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท แก้ไขเป็น 5,000 – 40,000 บาท เพื่อขยายขอบเขตการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับของผู้พิพากษาให้กว้างขึ้นและสามารถลงโทษหนักเป็นขั้นบันไดตามลักษณะของผู้กระทำผิดและความร้ายแรงของการกระทำผิดได้โดยที่โทษปรับแต่ละคั่นมีความแตกต่างกันมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำผิดและประชาชนทั่วไป รับรู้ ได้ถึงความ ผลร้ายของโทษ ที่สัมพันธ์กับความร้ายแรงของการกระทำผิดแต่ละระดับ

3) จำแนกระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดเพื่อให้ศาลใช้เป็น กินประกอบการพิจารณากำหนดโทษว่ากระทำผิดแต่ละกรณีควรถูกลงโทษหนักเบาอย่างไร โดยพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด ลักษณะขององค์ประกอบที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

(3.1) กำหนดฐานความผิดไว้มากกว่าหนึ่งฐานความผิด โดยมีองค์ประกอบความผิดและบทลงโทษที่แตกต่างกัน ซึ่งจะเป็นตัวที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของพฤติการณ์การกระทำผิดและระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดอย่างชัดเจน

(3.2) ข้อเท็จจริงของการกระทำผิดซึ่งเป็นองค์ประกอบความผิดที่แสดงถึงระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

(1) ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษไว้มากกว่าหนึ่งฐานความผิด เช่น กฎหมายญี่ปุ่นที่กำหนดให้ การมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 80 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่า เป็นความผิดฐานขับขีรถในขณะที่เมาสุรา มีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือไม่เกิน 1,000,000 เยน ในขณะที่กรณีที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ 30 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่า เป็นความผิดฐานขับขีรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือไม่เกิน 5,00,000 เยน จากตัวอย่างจะเห็นอย่างชัดเจนว่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าการเป็นกระทำผิดที่มีความร้ายแรงมากกว่า ซึ่งต้องถูกพิจารณาโทษที่รุนแรงมากกว่าตามไปด้วย

(2) จำนวนครั้งที่กระทำผิดเป็นข้อเท็จจริงที่มีความชัดเจนในตัวเองแล้วว่า ยิ่งผู้ขับขีรถทำผิดบ่อยครั้งก็ยิ่งสมควรที่จะถูกลงโทษให้รุนแรงมากขึ้น เพราะแสดงถึงความละเลยต่อการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ หรือเป็นการกระทำผิดติดนิสัย

(3) ข้อเท็จจริงที่แสดงถึงความรับผิดชอบพิเศษของผู้กระทำผิด คือ ผู้ที่ขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากผู้ขับขี่กลุ่มนี้จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบต่อสวัสดิภาพของผู้คนที่ใช้รถใช้ถนน ร่วมกันมากกว่าผู้ขับขี่ประเภทอื่น

ระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด ออกเป็น 4 ระดับ และไว้ในบทแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 ตรี เพื่อช่วยเสริมประสิทธิภาพในเชิงข่มขู่ยับยั้งโดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์และอาชีพขับรถเพื่อการพาณิชย์เป็นเกณฑ์ในการจำแนก ดังนี้⁷³

มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) แอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 51-80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 81-149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ 10,000 – 30,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขึ้นไปต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกิน 20,000 – 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 - 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 – 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำผิดตามวรรคหนึ่งวรรคสี่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 – 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 – 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำผิดตามวรรคหนึ่งวรรคสี่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 – 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 – 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

⁷³ จาก แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา โดย กิติพงษ์ เกษมลิน, 2562, วารสารวิทยาลัยสงฆ์นครลำปาง, 8(2), 30-39.

2.8 โครงสร้างความรับผิดทางอาญา

ความรับผิดของบุคคลจากการกระทำอันเป็นอันตรายต่อบุคคล หรือประโยชน์สาธารณะ โดยมีได้มีอำนาจกระทำหรือไม่ได้รับการยกเว้นโทษ หรือ องค์ประกอบที่บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญา ซึ่งความรับผิดทางอาญา⁷⁴

- 1) ความรับผิดในทางอาญาเกิดขึ้นเมื่อผู้กระทำได้กระทำครบ “องค์ประกอบ” ที่กฎหมายบัญญัติ
- 2) การกระทำที่ครบ “องค์ประกอบ” ที่กฎหมายบัญญัติจะต้องไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด
- 3) การกระทำที่ครบ “องค์ประกอบ” ที่ไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิดนั้นจะต้องไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษด้วย
- 4) บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาต่อเมื่อมีการกระทำ

ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย นำโครงสร้างความรับผิดทางอาญาของสหพันธ์ สาธารณรัฐเยอรมนี มาปรับใช้กับกฎหมายไทย และต่อมาศาสตราจารย์ ดร.คณิต ณ นคร ได้เขียนตำรากฎหมายอาญาภาคทั่วไปและภาคความผิด โดยปรับใช้กับโครงสร้างความรับผิดของเยอรมัน โดยอธิบายโครงสร้างความรับผิดทางอาญาของไทยว่า มาตรา 62 ข้อเท็จจริงใด ถ้ามีอยู่จริงจะทำให้การกระทำไม่เป็นความผิด หรือทำให้ผู้กระทำไม่ต้องรับโทษ หรือได้รับโทษน้อยลง แม้ข้อเท็จจริงนั้นจะไม่มีอยู่จริง แต่ผู้กระทำสำคัญผิดว่ามีอยู่จริง ผู้กระทำย่อมไม่มีความผิด หรือได้รับยกเว้นโทษ หรือได้รับโทษน้อยลง แล้วแต่กรณี⁷⁵

มาตรา 62 ข้อเท็จจริงใด ถ้ามีอยู่จริงจะทำให้การกระทำไม่เป็นความผิด หรือทำให้ผู้กระทำไม่ต้องรับโทษ หรือได้รับโทษน้อยลง แม้ข้อเท็จจริงนั้นจะไม่มีอยู่จริง แต่ผู้กระทำสำคัญผิดว่ามีอยู่

⁷⁴ จาก กฎหมายอาญา ม. 59 - ม.106, โดย ประธาน จุฬาโรจน์มนตรี, 2566, สืบค้น 4 มิถุนายน 2566, จาก https://www.thethaibar.or.th/thaibarweb/files/Data_web/downloads_doc/term1/prathan/pt1.pdf

⁷⁵ จาก โครงสร้างความรับผิดทางอาญา, โดยหยุด แสงอุทัย, 2566, สืบค้น 4 มิถุนายน 2566, จาก https://elcpg.ssru.ac.th/paiboon_ch/pluginfile.php/44/block_html/content/โครงสร้างความรับผิดทางอาญา1.pdf

จริง ผู้กระทำย่อมไม่มีความผิด หรือได้รับยกเว้นโทษ หรือได้รับโทษน้อยลงแล้วแต่กรณี และภาพรวมของโครงสร้างความรับผิดทางอาญา มีดังนี้⁷⁶

1) การพิจารณาความรับผิดทางอาญา จะต้องพิจารณาไปตามลำดับ กล่าวคือ

1.1) กระทำครบองค์ประกอบที่กฎหมายกำหนด หรือไม่

หากกระทำไม่ครบองค์ประกอบความผิดตามที่กฎหมายกำหนด ถือว่ากฎหมายไม่ประสงค์จะลงโทษในการกระทำความผิด (อ้างมาตรา 2)

หากกระทำครบองค์ประกอบความผิดแล้ว ตามระบบกฎหมายไทย ถือว่ามีความผิด แต่จะรับผิดในทางอาญาหรือไม่ ยังต้องพิจารณาโครงสร้างในลำดับ ถัดไป

1.2) การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด

เมื่อได้กระทำครบองค์ประกอบความผิดแล้ว ต้องพิจารณาต่อไปว่า มีกฎหมายยกเว้นความผิดหรือมีอำนาจกระทำการอันกฎหมายไม่ถือเป็นความผิดหรือไม่

หากมีกฎหมายยกเว้นความผิด ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดในทางอาญา

หากไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิดก็ตาม แต่จะรับผิดในทางอาญาหรือไม่ ยังต้องพิจารณาโครงสร้างในลำดับถัดไป

1.3) การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษชั้นนี้ ต้องพิจารณาต่อไปว่า การกระทำนั้นมีกฎหมายยกเว้นโทษหรือไม่

1.3.1) หากมีกฎหมายยกเว้นโทษ บุคคลนั้นไม่ต้องรับผิดในทางอาญา (แต่อาจต้อง รับผิดในทางแพ่ง)

1.3.2) หากไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษ บุคคลนั้นต้องรับผิดในทางอาญา อย่างไรก็ตาม แม้จะต้องรับผิดในทางอาญา แต่ผู้กระทำได้รับการลดโทษ หากมีเหตุลดโทษ (เหตุลดโทษ ไม่ได้อยู่ในโครงสร้างความผิดทางอาญา)

2) โครงสร้างข้อที่ 1 กระทำครบองค์ประกอบ

(1) มีการกระทำ

(2) กระทำนั้น ครบองค์ประกอบภายนอก

(3) กระทำครบองค์ประกอบภายใน

(4) ผลของการกระทำสัมพันธ์กับการกระทำตามหลัก

ข้อสังเกต

⁷⁶ จาก คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 โดย เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์, 2562, กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานคร
พับลิชชิง.

2.1) ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลนั้น เป็นการพิจารณาว่าผู้กระทำต้องรับผิดชอบในผลนั้นหรือไม่ แม้ผลนั้นไม่สัมพันธ์กับการกระทำก็เป็นแต่เพียงผู้กระทำไม่ ต้องรับผิดชอบในผลนั้น แต่ยังคงต้องรับผิดชอบในการกระทำที่ได้กระทำลงไปแล้ว ด้วยเหตุนี้โครงสร้างข้อที่ 1 จึงพิจารณาเรื่องผลเป็นลำดับหลังจากการกระทำครบองค์ประกอบภายนอก

2.2) หากผู้กระทำได้กระทำถึงขั้นลงมือกระทำความคิดแล้ว แต่กระทำไปไม่ตลอดหรือกระทำไป โดยตลอดแล้วแต่ไม่เกิดผลการกระทำก็ยังเป็นความคิดในชั้นพยายามกระทำความคิด มิใช่เป็นการกระทำที่ไม่ครบองค์ประกอบ

3) โครงสร้างข้อที่ 2 การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด หรือมีอำนาจกระทำ

กฎหมายยกเว้นความผิด มีอยู่หลายกรณี ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษร และไม่ เป็นลายลักษณ์อักษร

3.1) กฎหมายยกเว้นความผิดในประมวลกฎหมายอาญา

(1) กฎหมายยกเว้นความผิดในภาคทั่วไป ได้แก่ การกระทำโดยป้องกัน พอสสมควรแก่เหตุ ตามมาตรา 68

(2) กฎหมายยกเว้นความผิดในภาคความผิดเฉพาะเรื่องสภาพตามมาตรา 305

(3) การกระทำความผิดฐานทาหนังกของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมและ ตามหลักเกณฑ์ของแพทย์

(4) การแสดงความคิดเห็นหรือข้อความใดโดยสุจริตตามมาตรา 329

(5) แสดงความคิดเห็น หรือข้อความในกระบวนการพิจารณาคดีในศาล เพื่อ ประโยชน์แก่คดีของของ คู่ความหรือทนายความตามมาตรา 331

3.2) รัฐธรรมนูญ

มาตรา 124 ในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรที่ประชุมวุฒิสภา หรือที่ ประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมาชิกผู้ใดจะกล่าวถ้อยคำใดในทางแถลง ข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือออกเสียงลงคะแนนยอมเป็นเอกสิทธิ์โดยเด็ดขาด ผู้ใดจะนำไปเป็นเหตุฟ้องร้องว่ากล่าวสมาชิก ผู้นั้นในทางใด ๆ มิได้

3.3) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น

(1) มาตรา 1347 เจ้าของที่ดินอาจตัดรากไม้ซึ่งรุกเข้ามาจากที่ดินติดต่อ และเอาไว้เสีย ถ้ากิ่งไม้ขึ้นล้ำเข้ามา เมื่อเจ้าของที่ดินได้บอกผู้ครอบครองที่ดินติดต่อให้ตัดภายใน เวลาอันสมควรแล้ว แต่ผู้นั้นไม่ตัดทอนว่าเจ้าของที่ดินตัดเอาเสียได้ จึงไม่เป็นความผิดฐานทำให้เสีย ทรัพย์

(2) มาตรา 1567 ผู้ใช้อำนาจปกครองมีสิทธิทำโทษบุตรตามสมควรเพื่อ
ว่า กล่าวถึงสอน ไม่เป็นความผิดฐานทำร้ายร่างกายตามมาตรา 295

3.4) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เช่น

(1) การจับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งหน้าโดยไม่มีหมายจับตามมาตรา 78(1)
ไม่มีความผิดต่อเสรีภาพตามมาตรา 310

(2) มาตรา 134/4 ผู้ต้องหาที่มีสิทธิที่จะให้การหรือไม่ก็ได้เมื่อผู้ต้องหาเต็ม
ใจให้การอย่างใดก็ได้ให้จดคำให้การไว้ ถ้าผู้ต้องหาไม่เต็มใจให้การเลยก็ให้บันทึกไว้ ดังนั้นหาก
ผู้ต้องหาให้การเท็จ ก็ไม่มีความฐานแจ้งข้อความอันเป็นเท็จแก่เจ้าพนักงาน

3.5) กรณีกฎหมายยกเว้นความผิดที่มีได้บัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษร

(1) หลักกฎหมายทั่วไป เช่น หลักความยินยอม

(2) จารีตประเพณี

ข้อสังเกต ตามมาตรา 2 การที่บุคคลต้องรับโทษทางอาญาต้องเป็นกรณี
ที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิด แต่กรณีกฎหมายเป็นคุณ จึงสามารถนำหลักกฎหมายทั่วไปและ
จารีตประเพณีมาใช้บังคับได้

4) โครงสร้างข้อที่ 3 การกระทำนั้นไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด เช่น

(1) การกระทำความผิดของบุคคลวิกลจริต ตามมาตรา 65

(2) การกระทำความผิดในขณะที่มีเมามัว ตามมาตรา 66

(3) กระทำความผิดด้วยความจำเป็น ตามมาตรา 67

(4) กระทำตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน โดยผู้กระทำความผิดหรือเชื่อโดยสุจริตว่า
มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม ตามมาตรา 70

(5) การกระทำเกี่ยวกับทรัพย์ในบางฐานความผิดที่สามมีกระทำต่อภริยา หรือ
ภริยากระทำต่อสามี ผู้กระทำไม่ต้องรับโทษ ตามมาตรา 71 วรรคแรก

(6) เด็กอายุยังไม่เกินสิบปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดตาม
มาตรา 73

(7) เด็กอายุยังไม่เกินสิบห้าปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดตาม
มาตรา 74

(8) การยกเว้นโทษสำหรับการพยายามกระทำความผิดในกรณีที่ผู้พยายาม
กระทำความผิด ได้ยับยั้งเสียเองไม่กระทำการให้ตลอด หรือกลับใจ แก้ไขไม่ให้เกิดการกระทำนั้น
บรรลุลผล ตามมาตรา 82

(9) การพยายามกระทำความผิดหลุโทษ ตามมาตรา 105 (10) การสนับสนุนในการกระทำความผิดหลุโทษ มาตรา 106

นอกจากนี้ ยังมีเหตุยกเว้นโทษเฉพาะเรื่องในภาคความผิด เช่น มาตรา 182 มาตรา 277 วรรคท้าย มาตรา 294 วรรคสอง และ มาตรา 299 วรรคสอง มาตรา 304 มาตรา 330

5) ข้อสังเกต

(1) เหตุยกเว้นความผิด เป็นเหตุในทางภาวะวิสัย กล่าวคือ เป็น “การกระทำ” ที่กฎหมายเห็นควรยกเว้นความผิด ดังนั้นจึงเป็นเหตุในลักษณะคดี ย่อมเป็นผลต่อผู้ร่วมกระทำความผิดด้วย ส่วนเหตุยกเว้นโทษเป็นเหตุในทางอัตวิสัย กล่าวคือ เป็นการยกเว้นโทษเพราะ “จิตใจ” ของผู้กระทำจึงมีลักษณะเป็นเหตุส่วนตัว (ยกเว้นมาตรา 71 วรรคแรก เป็นการยกเว้นโทษ เพราะ “ฐานะ” ไม่ใช่เพราะจิตใจ)

(2) การพิจารณาโครงสร้างความรับผิด ให้พิจารณาเรียงลำดับ กล่าวคือ ให้พิจารณาเหตุยกเว้นความผิดเสียก่อน หากไม่มีเหตุยกเว้นความผิด แล้วจึงพิจารณาเหตุยกเว้นโทษ

“เมื่อมีเหตุยกเว้นความผิดแล้ว ก็ไม่ต้องพิจารณาเหตุยกเว้นโทษ ต่อไป” มิใช่ “เมื่อมีเหตุยกเว้นโทษแล้ว ก็ไม่ต้องพิจารณาเหตุยกเว้นความผิดต่อไป” เพราะ

ก. หากการกระทำนั้นไม่เป็นความผิด ย่อมไม่เป็นการประทุษร้ายอันละเมิดต่อกฎหมายด้วย อีกฝ่ายหนึ่งจะอ้างเหตุการกระทำความผิดที่มีกฎหมายยกเว้นความผิด มาเพื่อเป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมายไม่ได้ แต่หากการกระทำนั้นเป็นความผิด แต่ไม่ต้องรับโทษ ยังถือว่ามีประทุษร้าย อันละเมิดต่อกฎหมาย สามารถกระทำเพื่อป้องกัน โดยชอบด้วยกฎหมายได้

ข. การที่มีเหตุยกเว้นโทษ แม้ในทางอาญา จะมีผลให้ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดในทางอาญาก็ตาม แต่ในทางแพ่งเมื่อการกระทำนั้นเป็นความผิด อาจต้องรับผิดชอบทดแทนจากการกระทำนั้น

(3) เหตุลดโทษ มิใช่โครงสร้างความรับผิดทางอาญา แต่ด้วยเหตุดังกล่าว อาจทำให้ผู้กระทำได้รับโทษน้อยลง ซึ่งกฎหมายอาจกำหนดให้ศาลใช้ดุลพินิจ ลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรืออาจกำหนดขอบเขตในการลดโทษไว้ เช่น ถ้าเห็นสมควรลดโทษ ศาลจะลดโทษได้ไม่เกินกึ่งหนึ่งของโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นก็ได้ เป็นต้น

มีเหตุลดโทษ เช่น

มาตรา 64 ผู้กระทำความผิด โดยไม่รู้ว่ากฎหมายบัญญัติไว้เช่นนั้น ศาลจะลงโทษ น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา 65 บุคคลวิกลจริตกระทำความผิด ในขณะที่ยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา 66 คนมีนเมากระทำความผิดในขณะที่ยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มีเหตุลดโทษ เช่น

มาตรา 69 การกระทำความผิดเพื่อป้องกันหรือกระทำโดยจำเป็นที่ได้กระทำไปเกินสมควรแก่เหตุ หรือเกินกว่ากรณีแห่งความจำเป็น หรือเกินกว่ากรณีแห่งการจำต้องกระทำเพื่อป้องกัน ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ แต่ถ้การกระทำนั้นเกิดขึ้น จากความตื่นเต้น ความตกใจ หรือความกลัว ศาลจะไม่ลงโทษผู้กระทำก็ได้

มาตรา 71 วรรคสอง การกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินในบางฐาน ความผิดที่เป็นการกระทำที่ผู้บุพการีกระทำต่อผู้สืบสันดาน ผู้สืบสันดานกระทำต่อผู้บุพการี หรือพี่น้องร่วมบิดา มารดาเดียวกันกระทำต่อกัน ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มีเหตุลดโทษ เช่น

มาตรา 72 การกระทำความผิดโดยบันดาลโทสะ ศาลจะลงโทษผู้นั้นน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

นอกจากเหตุลดโทษในภาคทั่วไปแล้ว ยังมีเหตุลดโทษเฉพาะเรื่อง ในภาคความผิดด้วย เช่น มาตรา 183 มาตรา 276 วรรคสี่ มาตรา 277 วรรค ท้าย เป็นต้น

บทที่ 3

เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

การศึกษาวิจัยแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย เมื่อทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับแนวคิดและลักษณะของกฎหมายจราจรเป็นพื้นฐานแนวความคิดการนำเสนอการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ แบ่งแยกการศึกษาได้ ดังนี้

- 3.1 สาธารณรัฐไต้หวัน
- 3.2 ประเทศเกาหลีใต้
- 3.3 ประเทศญี่ปุ่น
- 3.4 ประเทศเวียดนาม
- 3.5 เปรียบเทียบอัตราโทษเกี่ยวกับการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

3.1 สาธารณรัฐไต้หวัน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับในสาธารณรัฐไต้หวันถูกให้ความสำคัญมาตั้งแต่ปี ค.ศ.2002 ซึ่ง เป็นปีที่การเมาแล้วขับเป็นหนึ่งในสองสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยสาธารณรัฐไต้หวันได้แบ่งกฎหมาย เกี่ยวกับเมาแล้วขับออกเป็น 2 ประเภท คือ กฎหมายปกครอง และกฎหมายอาญา ในกฎหมายที่ใช้ควบคุมมีการบัญญัติไว้ว่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่จะต้องไม่เกิน 0.05% ส่วนในกฎหมายที่ใช้ลงโทษกล่าวถึง ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ทำให้ผู้ขับขี่ “ไม่มีความปลอดภัยในการขับขี่” ไม่ได้ถูกกำหนดไว้เป็นค่าที่แน่นอน แต่จะขึ้นอยู่กับพิจารณาของเจ้าหน้าที่ซึ่งในทางปฏิบัติระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 0.11% ก็ยังถือว่าเป็นค่าที่ยอมรับได้

กฎหมายปกครองบัญญัติเกี่ยวกับการขังขังขณะมีเงินประกันขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ.1996 ซึ่งกฎหมายนี้ยังคงครอบคลุม ไปถึงผู้ขังขังที่เสพลึงเสพลิดอย่างอื่น และผู้ขังขังต้องสงสัยที่ปฏิเสธการเปิดตรวจวัดแอลกอฮอล์ทางลมหายใจด้วย นอกจากนี้ยังได้มีการใช้บทลงโทษระงับใบขังขัง เพิกถอนใบขังขัง และค่าปรับสำหรับผู้ทะเล่เมดก็สูงขึ้นด้วย การระงับและเพิกถอนใบขังขังถูกบัญญัติขึ้นในกฎหมายปกครองภายใต้เงื่อนไขที่ว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเหตุทำให้เหยื่อบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต แต่เพียงจะประกาศใช้ในปี ค.ศ. 2005 เนื่องจากขัดกับกฎหมาย รัฐธรรมนูญ อย่างไรก็ตามการระงับและเพิกถอนใบขังขังยังคงใช้อยู่จนถึงปัจจุบัน กฎหมายอาญาที่ใช้ลงโทษผู้ขังขังขณะมีเงินประกันขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ.1999 และปรับปรุงในปี ค.ศ. 2011 โดยปรับปรุงให้มีการปรับเงินในอัตราที่สูงขึ้น และจำคุกเป็นเวลานานขึ้นเพื่อเข้มงวดกับผู้ขังขังยานพาหนะขณะมีเงินประกัน⁷⁷

กฎหมายของสาธารณรัฐไต้หวันได้มีการปรับเปลี่ยนว่า สภาพการบริหารของไต้หวัน (เทียบเท่าคณะรัฐมนตรี) ได้อนุมัติการทบทวนแก้ไขข้อกฎหมายลงโทษในคดีเมาแล้วขับ โดยเตรียมแก้ไขบทลงโทษ ความผิดในคดีเมาแล้วขับ โดยหากพบว่าผู้กระทำความผิดในคดีเมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บอีกครั้งในระยะเวลา 5 ปี อาจเจอโทษจำคุกสูงสุดถึง 12 ปี และหากพบว่าผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับรถชนผู้อื่นจนถึงแก่ชีวิตต้องระวางโทษระหว่างจำคุก 7 ปี ถึงสูงสุดคือประหารชีวิต

ในวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2560 กระทรวงแรงงานไต้หวัน ได้ออกประกาศเตือนผู้ประกอบการว่า จะต้องประชาสัมพันธ์และอบรมแรงงานต่างชาติที่ตนว่าจ้าง ให้เคารพ และปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับของไต้หวัน โดยเฉพาะเรื่องใช้เวลาว่างหรือวันหยุดไปทำงานกับนายจ้างรายอื่น ไม่ว่าจะป็นร้านอาหารหรือโรงงาน รวมถึงดื่มสุราแล้วขับขี้นพาหนะ อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตทำงานถูกส่งกลับประเทศภายในเวลากำหนดและส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ของนายจ้างเอง

กระทรวงแรงงานแถลงว่าระยะนี้ มีรายงานข่าวเกี่ยวกับแรงงานต่างชาติบางราย ซึ่งอาจไม่ทราบระเบียบกฎหมายของสาธารณรัฐไต้หวัน ใช้เวลาว่างไปทำงานหาล่าไฟพิเศษโดยที่นายจ้างไม่ทราบเรื่อง หรือบางรายดื่มสุราแล้วขับขี้นพาหนะถูกจับ กระทรวงแรงงานย้ำว่า แรงงานต่างชาติหากไปทำงานกับนายจ้างรายอื่น นอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาต เมื่อถูกตรวจพบจะถูกเพิก

⁷⁷ From *Taiwan law*. December 11, 2021, by E. Yeh. ,2012, Retrieved from <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0040012>

ถอนใบอนุญาตทำงาน และสั่งให้เดินทางกลับประเทศทันที โดยไม่สามารถกลับมาทำงานในไต้หวันได้อีกตลอดชีพ ส่วนนายจ้างที่ว่าจ้างแรงงานต่างชาติเข้าทำงานโดยไม่ได้รับอนุญาตจะถูกลงโทษปรับเงินตั้งแต่ 150,000–750,000 นิวดอลลาร์ไต้หวัน โดยกระทรวงแรงงานย้ำเตือนว่า นอกจากทำงานอย่างผิดกฎหมายแล้ว ปัญหามาแล้วจับในกลุ่มแรงงานต่างชาติที่อยู่ในสภาพการณ์ที่รุนแรงเช่นกัน ในแต่ละเดือนมีแรงงานต่างชาติดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ ประสบอุบัติเหตุหลายคดี โดยแรงงานต่างชาติบางส่วน นิยมใช้ช่วงเลิกงานหรือวันหยุด ชวนเพื่อนฝูงดื่มสุราสังสรรค์ จากนั้นปั่นจักรยานหรือขี่จักรยานไฟฟ้าหรือรถมอเตอร์ไซค์กลับโรงงาน หากถูกตรวจพบ จะถูกลงโทษในข้อหาก่ออันตรายต่อสาธารณะ เมื่อถูกดำเนินคดี ไม่ว่าจะถูกสั่งฟ้องศาลหรือศาลพิพากษา นอกจากปรับเงินในอัตราสูง แล้ว ยังมีโทษทางอาญา ต้องถูกจำคุก ซึ่งถือเป็นการเข้าข่ายฝ่าฝืนกฎหมายการจ้างงานมาตราที่ 73 วรรค 3 ที่ระบุว่า ชาวต่างชาติหากฝ่าฝืนกฎหมายของไต้หวันในลักษณะรุนแรง จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตทำงาน และ ห้ามเดินทางเข้าไต้หวันทำงานอีกตลอดชีพ⁷⁸

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2562 สภานิติบัญญัติไต้หวัน อนุมัติผ่านร่างแก้ไขกฎหมายอาญา มาตรา 185-3 ผู้กระทำความผิดซ้ำ ภายใน 5 ปี เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ ต้องระวางโทษจำคุก 3-10 ปี หากเป็นเหตุให้ ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุก 5 ปีขึ้นไป หรือจำคุกตลอดชีวิต จึงมีการแก้ไขเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2562 ไต้หวันเพิ่มอัตราโทษเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะ นอกจากอัตราโทษปรับสูงขึ้นและยังมีการขีดยานพาหนะ รวมไปถึงเพิ่มการลงโทษผู้ที่นั่งภายในรถนั้นด้วย การ ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์นั้นจะถูกลงโทษปรับเช่นกัน

ประเทศไต้หวันมีกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศไต้หวัน คือ Road Traffic Management and Penalty Act 2019 ซึ่งบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวได้มีการบัญญัติถึงการกระทำที่เป็นความผิดของบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ใช้ขี้นที่ขับขี้นรถขณะเมาสุรา โดยได้บัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 35 วรรค 610 บัญญัติว่า “หากผู้ขับขี้นทำการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์และระดับแอลกอฮอล์เกิน 0.25 มก. / ลิตรของการหายใจออกหรือ 0.05 ในเลือด ในกรณีมีผู้โดยสารร่วมมาด้วย หากผู้โดยสารที่นั่งมากับผู้ขับขี้นที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน มีอายุ 18 ปี บริบูรณ์ขึ้นไปจะถูกปรับ NT \$ 600 - NT \$ 3,000 เหรียญไต้หวัน แต่ไม่รวมถึงผู้โดยสารที่แก่ชราหรือผู้โดยสาร

⁷⁸ จากโครงการการศึกษาช่องว่างและแนวทางที่เหมาะสมเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายต่อการลดพฤติกรรมเมาแล้วขับบนท้องถนน, โดย ชีระ สินเดชารักษ์, 2563, สืบค้น 11 ธันวาคม 2565, จาก <http://www.roadsafetythai.org/project-การบังคับใช้กฎหมาย-7.html>

ที่มีอายุ 70 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปหรือผู้ที่มีความผิดปกติทางจิตหรือผู้ที่โดยสารรถแท็กซี่รถเมล์หรือรถโดยสารขนส่งมวลชนอื่น ๆ จะได้รับการยกเว้นไม่มีความผิด กรณีโดยสารไปในรถที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน”

สำหรับอัตราโทษปรับตามกฎหมายใหม่ จักรยานเมาแล้วขับ ปรับตั้งแต่ 600-1,200 นิวดอลลาร์ได้หวั่น ปฏิเสธไม่ให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ปรับ 2,400 นิวดอลลาร์ได้หวั่น รถจักรยานยนต์เมาแล้วขับครั้งแรก ปรับตั้งแต่ 15,000-90,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น ขับรถยนต์เมาแล้วขับ ปรับตั้งแต่ 30,000-120,000 นิวดอลลาร์ ได้หวั่น (ซึ่งจากเดิมปรับ 19,500-90,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น) หากภายใน 5 ปี กระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำเป็นครั้งที่ 2 จะลงโทษปรับด้วยอัตราโทษสูงสุด จักรยานยนต์ 90,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น รถยนต์ 120,000 นิวดอลลาร์ ได้หวั่น เมาแล้วขับซ้ำตั้งแต่ครั้งที่ 3 ขึ้นไป บวกโทษปรับเพิ่มครั้งละ 90,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น ปฏิเสธไม่ให้ เจ้าหน้าที่ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์มีโทษปรับเพิ่ม ตั้งแต่ 90,000-180,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น ภายใน 5 ปี กระทำผิดซ้ำ ตั้งแต่ครั้งที่ 2 ขึ้นไป ปรับเพิ่มครั้งละ 180,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น

นอกจากถูกปรับแล้ว ยังถูกพักใบอนุญาตขับขี่ ถูกพักในครั้งแรก รถจักรยานยนต์ 1 ปี รถยนต์ 2 ปี หากมีเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี โดยสารมาด้วยหรือเมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ ถูกพักใบอนุญาต ขับขี่ 2-4 ปี หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี หากความผิดนั้นทำให้มีผู้บาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 7 ปี และจะถูกยึดยานพาหนะที่ใช้ขับขี่ ตรามาตรา 7 มาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการลงโทษทางปกครอง นอกจากนี้ผู้ที่โดยสารที่นั่งมากับคนขับที่เมาแล้วขับ อายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป จะถูกลงโทษปรับ 600-3,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น แต่ไม่รวมผู้ที่แก่ชรามาก คนวิกลจริต หรือผู้โดยสารรถแท็กซี่ รถเมล์ ขนส่งมวลชนอื่น ๆ

บุคคลที่เคยถูกตัดสินว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ และได้กระทำความผิดซ้ำภายใน 5 ปี กรณีที่ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกไม่น้อยกว่า 5 ปี และกรณีที่ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี

ตารางที่ 3.1 กฎหมายที่กล่าวถึงการขบขี้ขมของสารเคมีได้หวั่น⁷⁹

ประเภท กฎหมาย	วันที่ออก กฎหมาย	อัตราโทษ
	11 ก.ค. 1975	1. ปรับ 300-600 นิวดอลลาร์ได้หวั่น และยึดใบขบขี้ 2. เพิกถอนใบขบขี้ 3 ปี ในกรณีที่เหี่ยวขาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต (ในขณะนั้นมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.05%)
	13 พ.ค. 1986	1. ค่าปรับสูงขึ้นเป็น 900-1,800 นิวดอลลาร์ได้หวั่น
	31 ธ.ค. 1996	1. ค่าปรับสูงขึ้นเป็น 6,000-12,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น 2. ผู้ปฏิเสธการตรวจจะต้องเสียค่าปรับ 6,000-12,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น 3. ระวังใบขบขี้เป็นเวลา 6 เดือน ในกรณีที่ไม่มี การบาดเจ็บ และระวังใบขบขี้เป็นเวลา 1 ปี ในกรณีที่มีการบาดเจ็บ 4. ยกเลิกใบขบขี้ ในกรณีที่เหี่ยวขาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต
กฎหมาย ปกครอง	2 ม.ค. 2001	1. ผู้ขบขี้ขมและ ผู้ปฏิเสธการตรวจจะต้องเสียค่าปรับ 16,000-60,000 นิวดอลลาร์ได้หวั่น 2. ระวังใบขบขี้เป็นเวลา 6 เดือน ถึง 1 ปี ในกรณีที่ไม่มี การบาดเจ็บ และระวังใบขบขี้เป็นเวลา 1-2 ปี ในกรณีที่มีการบาดเจ็บ
	9 ธ.ค. 1999	1. ผู้ที่มีขมขบขี้รถยนต์ที่ใช้ในเชิงธุรกิจจะถูกระงับใบขบขี้เป็นเวลา 4 ปี 2. ระยะเวลาในการระงับใบขบขี้ของผู้ขบขี้ขมหรือผู้ที่ปฏิเสธการเป่าตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจจะขึ้นอยู่กับปัจจัยความรุนแรงของอุบัติเหตุคือ หากเหยื่อได้รับอันตรายถึงขั้นบาดเจ็บ บาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิต ผู้กระทำผิดจะถูกระงับใบขบขี้เป็นเวลา 8 ปี 10 ปี และ 12 ปี ตามลำดับ

⁷⁹ จาก วีระ สันเดชากรักษ์, อ้างอิงแล้วเชิงอรรถที่ 78, (น. 23-24)

ตารางที่ 3.1 กฎหมายที่กล่าวถึงการขับขี่ยานพาหนะของสาธารณรัฐไต้หวัน (ต่อ)

ประเภทกฎหมาย	วันที่ออกกฎหมาย	อัตราโทษ
	30 มี.ค. 1999	1. ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะจะถูกลงโทษจำคุกสูงสุด 1 ปี และปรับ 30,000 นิวดอลลาร์ไต้หวัน (ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเป็นอันตรายต่อการขับขี่ยานพาหนะคือมากกว่า 0.11%)
	18 ธ.ค. 2007	1. ค่าปรับที่สูงที่สุดสำหรับผู้กระทำความผิดอยู่ที่ 150,000 นิวดอลลาร์ไต้หวัน
กฎหมายอาญา	9 พ.ย. 2011	1. ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะจะถูกลงโทษจำคุกเฉลี่ย 2 ปี และหากเหยื่อได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต ผู้กระทำความผิดจะถูกลงโทษจำคุก 6 เดือน- 5 ปี และ 1-7 ปี ตามลำดับ ***บุคคลที่ได้กระทำความผิดซ้ำภายใน 5 ปี กรณีที่ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกไม่น้อยกว่า 5 ปี และกรณีที่ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี

3.2 ประเทศเกาหลีใต้

เกาหลีใต้เริ่มมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1989 โดยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิตร อย่างไรก็ตามในช่วงระหว่างปี 2002 – 2008 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ต่อประชากร 100,000 คน กับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 8.5 เป็น 9.4⁸⁰ นอกจากนี้ในช่วงปี จำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นจาก 25,746 ครั้ง เป็น 26,460 ครั้ง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.70⁸¹ แต่จำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์กลับเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 ในช่วงปี ค.ศ. 2008-2009⁸² ดังนั้นรัฐบาลเกาหลีใต้

⁸⁰ From *Implementation, evaluation, visions of Korea national alcohol policy*, by D. Chun, 2009, Retrieved 10 December 2021 from <http://cas.or.th/th/ medias>.

⁸¹ From *Road accidents in Korea*, by P. Park, 2008, *IATSS Research*, 32(2), pp. 118-121.

⁸² From *IRTAD road safety 2010: Annual report*, by International Traffic Safety Data & Analysis Group, 2011, Retrieved 6 December 2021 from <http://www.internationaltransportforum.org>

จึงให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวมากขึ้น โดยในปี ค.ศ. 2007 มีความพยายามผลักดันกฎหมายเพื่อ กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.03 กรัม/100 มิลลิลิตร แต่สภาไม่อนุมัติเนื่องจากได้รับ แรงกดดันจากกลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์⁸³

ในสาธารณรัฐเกาหลีมีกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราคือ Road Traffic Act 2015 มี บทบัญญัติห้ามไม่ให้บุคคลใดขับขี่จักรยานในขณะที่เมาสุราหรือได้รับอิทธิพลจากยาเสพติดหรือ จากเหตุผลอื่น ที่ทำให้ผู้ขับขี่คนนั้นไม่สามารถขับขี่จักรยานได้อย่างเป็นปกติ มีอัตราโทษจำคุกไม่ เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน ระดับ BAC เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดปรับไม่เกิน 10 ล้าน วอน จำคุกไม่เกิน 3 ปี พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี กรณีเกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปรับไม่เกิน 15 ล้านวอน จำคุกไม่เกิน 5 ปี เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การปฏิเสธการตรวจวัด แอลกอฮอล์ ปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน จำคุกไม่เกิน 3 ปี พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี นายจ้างที่ เพิกเฉยและปล่อยให้ลูกจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานพาหนะ หรือเคยกระทำความผิดกรณีเมา แล้วขับแล้วไปกระทำความผิดซ้ำ ปรับไม่เกิน 3 ล้านวอน จำคุกไม่เกิน 1 ปี กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ โทษ คือปรับไม่เกิน 300,000 วอน

บทบัญญัติของกฎหมาย

ตามกฎหมายจราจรทางบก (Road Traffic Act) ของประเทศเกาหลีได้ มาตรา 44 (การ ห้ามขับรถในขณะที่มีเมมา) ระบุว่า

1) ห้ามไม่ให้บุคคลใดขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมมา ซึ่งในที่นี้หมายความว่ารวมถึง การขับขี่เครื่องจักรกลในการก่อสร้างต่าง ๆ

2) เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่ามี ความจำเป็นในการป้องกัน อันตรายและเพื่อให้เกิด ความมั่นใจว่ามีความปลอดภัย หากสังเกตเห็นว่า บุคคลใดขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุรา เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมาย ในการเรียกผู้ขับขี่คนนั้นมาตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ (Breath test) เพื่อตรวจว่ามีระดับแอลกอฮอล์เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขับขี่ ควรตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ตามที่เจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ

3) หากผู้ขับขี่คนใดปฏิเสธการทดสอบระดับแอลกอฮอล์ด้วย วิธีการตรวจวัดทางลมหายใจ (Breath test) ที่ดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่า ผู้ขับขี่คนนั้นเมาหรือไม่ตามข้อ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจ

⁸³ From *Drinking and driving report: Recent trends and programmes*, by Traffic Injury Research Foundation, 2009, Retrieved 15 December 2021 from [http:// www.brewersofeurope.org](http://www.brewersofeurope.org).

สามารถดำเนินการตรวจวัด หาระดับแอลกอฮอล์ด้วยวิธีการตรวจเลือดของผู้ขับขี่ แต่ทั้งนี้ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่คนนั้นก่อน

4) หากผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/ 100 มิลลิลิตร หรือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาและห้ามไม่ให้ขับขี่ ยานพาหนะ โดยทั่วไปแล้วอัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้คือ การจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (ประมาณ 286,000 บาท)

นอกจากนั้น มาตรา 50 ได้ระบุเพิ่มเติมไว้ด้วยว่าห้ามไม่ให้บุคคลใดขับขี่จักรยานในขณะที่เมาสุราหรือได้รับอิทธิพลจากยาเสพติดหรือจากเหตุผลอื่นที่ทำให้ผู้ขับขี่คนนั้นไม่สามารถขับขี่จักรยานยนต์ได้อย่างปกติ ส่วนมาตรา 56 กล่าวถึงความรับผิดชอบของนายจ้างที่มีหน้าที่ในการดูแลควบคุมให้จ้างมีลูกซึ่งทำหน้าที่ขับรถให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งหมายถึงการป้องกันไม่ให้ลูกจ้างที่ถูกลงโทษเนื่องจากกระทำผิดกรณีเมาแล้วขับไปขับขี่ยานพาหนะใด ๆ

เมื่อกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับแล้วไปกระทำผิดซ้ำ ปรับไม่เกิน 3 ล้านวอน จำคุกไม่เกิน 1 ปี กรณี เป็นรถจักรยานยนต์ โทษ คือปรับไม่เกิน 300,000 วอน

กฎหมายฉบับใหม่ (ฉบับพิเศษ) ได้แก้ไขในส่วนของบทลงโทษจากกรณีที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการเมาแล้วขับ โดยทำการเพิ่มโทษให้มากขึ้น และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน 2019

ตารางที่ 3.2 กฎหมาย กรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้⁸⁴

กรณี	เนื้อหาในกฎหมายฉบับเก่า	เนื้อหาในกฎหมายฉบับแก้ไข
กรณีเมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิต	จำคุกมากกว่า 1 ปี	จำคุกไม่ต่ำกว่า 3 ปี

⁸⁴ จาก กฎหมายดื่มแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้, โดย Creatrip, 2009, สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.creatrip.com>.

ตารางที่ 3.2 กฎหมาย กรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้ (ต่อ)

กรณี	เนื้อหาในกฎหมายฉบับเก่า	เนื้อหาในกฎหมายฉบับแก้ไข
กรณีเมาแล้วขับ	หากถูกจับในกรณีเมาแล้วขับเกิน 3 ครั้งขึ้นไป - จำคุก 1-3 ปี หรือเสียค่าปรับ 5 ล้านบาท - 10 ล้านบาท (100,000 - 250,000 บาท)	หากถูกจับในกรณีเมาแล้วขับเกิน 2 ครั้งขึ้นไป - จำคุก 2-5 ปี หรือเสียค่าปรับ 10 ล้านบาท - 20 ล้านบาท (250,000 - 500,000 บาท)
การระงับใบขับขี่	พบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่า 0.05 - 0.10%	พบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่า 0.03 - 0.08 %
การเพิกถอนใบขับขี่	พบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.10%	พบระดับแอลกอฮอล์มากกว่า 0.08 %
เมื่อใบขับขี่ถูกเพิกถอนช่วงเวลาที่ต้องใช้สำหรับเพื่อการขอใบอนุญาตทำใบขับขี่ฉบับใหม่ (จำกัดระยะเวลาของบัตรใหม่)	สามารถขออนุญาตทำบัตรได้ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป ; สามารถขอทำบัตรใหม่ได้ 3 ครั้ง	สามารถขออนุญาตทำบัตรได้ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป ; สามารถขอทำบัตรใหม่ได้ 2 ครั้ง

อัตราโทษ

โดยทั่วไปแล้ว อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้คือ การจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านบาท (ประมาณ 286,000 บาท) ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3.3 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศเกาหลีใต้⁸⁵

ลักษณะของการกระทำผิด	อัตราโทษ
1. ระดับ BAC เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	- ปรับไม่เกิน 10 ล้านบาท (ประมาณ 286,000 บาท) - จำคุกไม่เกิน 3 ปี

⁸⁵ From Korea Road Traffic Act. สืบค้น 11 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.parliament.go.th>.

ตารางที่ 3.3 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศเกาหลีใต้ (ต่อ)

ลักษณะของการกระทำผิด	อัตราโทษ
1. ระดับ BAC เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	- พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี ***กรณีเกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต - ปรับไม่เกิน 15 ล้านวอน (ประมาณ 429,000 บาท) - จำคุกไม่เกิน 5 ปี - เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
2. การปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์	- ปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (ประมาณ 286,000 บาท) - จำคุกไม่เกิน 3 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี
3. นายจ้างที่เพิกเฉยและปล่อยให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ขับขี่ยานพาหนะหรือ เคยกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับแล้วไป กระทำผิดซ้ำ	- ปรับไม่เกิน 3 ล้านวอน (ประมาณ 85,800 บาท) - จำคุกไม่เกิน 1 ปี ***กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ โทษคือ ปรับไม่เกิน 300,000 วอน (ประมาณ 8,580 บาท)

ในทางปฏิบัตินั้น หากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ต่ำกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะไม่มีการลงโทษ แต่หากมีปริมาณแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 50-90 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 100 วัน หากมีปริมาณแอลกอฮอล์ระหว่าง 90-100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากปริมาณแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 100-360 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม⁸⁶

⁸⁶ From *Global Road Safety Partnership*, by World Health Organization, 2017, Retrieved December 18, 2019, from <http://www.who.int/violence>.

ประชาชนในประเทศเกาหลีใต้ได้เรียกร้องให้ปรับบทลงโทษหากผู้กระทำผิดมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 0.03% ขึ้นไปจะถูกระงับใบขับขี่ทันที และถูกเพิกถอนเมื่อมีปริมาณมากกว่า 0.08% (จากกฎหมายเดิมที่ระบุระดับไว้ที่ 0.05 และ 0.1%) เพื่อให้ทุกคนตระหนักและไม่ประมาท ซึ่งทางรัฐบาลก็ได้มีการปรับเปลี่ยนกฎหมายและบทลงโทษมาเรื่อย ๆ โดยปัจจุบันความรุนแรงของบทลงโทษจะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับ (อ้างอิงจาก Seoul Law Group) แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่⁸⁷

1) ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี

ตารางที่ 3.4 ลักษณะของการกระทำผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี

ลักษณะของการกระทำผิด	บทลงโทษ
มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.03 - 0.08%	ได้รับแต้มลงโทษ 100 คะแนน หมายเหตุ: หากผู้ขับมีแต้มมากกว่า 121 คะแนนใน 1 ปีจะถูกสั่งเพิกถอนใบขับขี่ทันที
มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.08%	ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 1 ปี
ขับรถชนสิ่งของและมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.03 - 0.08%	ได้รับแต้มลงโทษ 100-110 คะแนน
ขับรถชนสิ่งของและมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.08% หรือ ปฏิเสธการวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากตำรวจ	ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี
เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ	ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี
เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต	ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 5 ปี

⁸⁷ From Tougher DUI regulations to be enforced, by National, 2019, Retrieved September 1, 2022, from https://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/06/251_271129.html

2) ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ

ตารางที่ 3.5 ลักษณะของการกระทำผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ

ลักษณะของการกระทำผิด	บทลงโทษ
มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.03 - 0.08%	จำคุกสูงสุด 1 ปี และปรับ 5 ล้านบาท (~135,000 บาท)
มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.08 - 0.2%	จำคุก 1-2 ปี และปรับ 5-10 ล้านบาท (ประมาณ 135,000-270,00 บาท)
มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.2%	จำคุก 2-5 ปี และปรับ 10-20 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-540,000 บาท)
ปฏิเสธการวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากตำรวจ	จำคุก 1-5 ปี และปรับ 5-20 ล้านบาท (ประมาณ 135,000-540,000 บาท)
เคยถูกจับในข้อหาเมาแล้วขับ และกระทำผิดซ้ำ	จำคุก 2-5 ปี และปรับ 10-20 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-540,000 บาท)
เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ	จำคุก 1-15 ปี และปรับ 10-30 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-810,000 บาท)
เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต	จำคุกขั้นต่ำ 3 ปีหรือตลอดชีวิต

3.3 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีประชาชนดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์กันเป็นจำนวนมาก โดยเปรียบเทียบแล้วอาจมีผู้ที่นิยมดื่มเป็นจำนวนที่มากกว่าในประเทศไทยก็ได้ แต่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่ต่ำกว่าของไทยมาก⁸⁸ ซึ่งประเทศญี่ปุ่นตระหนักและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นอย่างมาก จึงได้มีการแก้ไขกฎหมายใหม่ “เมาแล้วขับ” เห็นว่ากระบวนการยุติธรรมและศาลต้องพิจารณาโดยแยกว่าการกระทำดังกล่าวเป็นเรื่อง “ประมาท” หรือ “เจตนา” เพราะหากมองว่า การขับขี่ขณะเมาสุราเป็นเรื่องของความ

⁸⁸ จาก กฎหมายดื่มไม่ขับในญี่ปุ่น, โดย นิชนันท์ คุปตานนท์, 2562, สืบค้น 11 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.bangkokbiznews.com/>

ประมาทที่กำหนดโทษก็ยังคงเดิม แต่ถ้าพิจารณาว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็น Dangerous Driving Resulting in Deaths and Injuries หรือ crime of intent จะเป็นความผิดขับขี่อันตรายเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตที่มีโทษจำคุกถึง 20 ปี ซึ่งคำนึงถึงการขับขี่ที่ได้รับผลกระทบจากแอลกอฮอล์และยา การขับขี่ที่ไม่สามารถควบคุมได้ด้วยความเร็วสูง ไม่มีทักษะในการขับขี่ แขนงอย่างนำกลัว หรือขับรถ จึกคั่นคั่นหน้า และฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง โดยหลังจากมีการปรับเปลี่ยนแนวคิดในการพิจารณาคดี และแก้กฎหมายแล้วมีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวในคดีที่ผู้ขับขี่ได้ขับยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดถึง 85 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แล้วเกิดเหตุขับรถชน คนข้ามถนนอายุ 65 ปีและ 95 ปี ซึ่งศาลพิพากษาจำคุก 14 ปี โดยใช้แนวทาง “Dangerous Driving Resulting in Deaths and Injuries” แทน “ประมาท” ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักกว่าความผิดฐานขับขี่โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งกำหนดอัตราโทษจำคุกไว้ไม่เกินเจ็ดปี โดยเมื่อพิจารณาถึงโทษที่ผู้ขับขี่ได้รับแล้วจะเห็นว่าโทษของผู้ขับขี่ขณะเมาสุราจนก่อเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายของประเทศญี่ปุ่นมีอัตราโทษรุนแรงลงจากความผิดฐานฆ่าคนตาย⁸⁹

กฎหมายจราจรในญี่ปุ่น⁹⁰

กฎหมายเมาแล้วขับ ตามมาตรา 65 ตาม พระราชบัญญัติการจราจรของประเทศญี่ปุ่น ถูกยกร่างขึ้นใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 กันยายน ค.ศ. 2007 เป็นต้นมา มีการกำหนด ความผิดและกำหนดบทลงโทษของผู้ขับขี่และผู้เกี่ยวข้อง ดังนี้

วรรคหนึ่ง : ห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

วรรคสอง : ห้ามมิให้บุคคลใดให้อืมหรือให้ใช้ยานพาหนะให้แก่ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายที่มีแนวโน้มขับขี่ยานพาหนะในขณะนั้น

วรรคสาม : ห้ามมิให้ผู้ใดจัดหาเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือส่งเสริมการบริโภค เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้กับบุคคลใดๆที่มีแนวโน้มจะขับขี่ยานพาหนะขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

⁸⁹ จาก ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย: ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย, โดย ปกครอง เปรมดิษฐกุล, 2558, งานเอกสารหลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.

⁹⁰ ปกครอง เปรมดิษฐกุล, 2558, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 88.*

วรรคสี่ : ห้ามมิให้บุคคลใดร้องขอหรือให้वानให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย อีกทั้งห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ ขับขี่โดยบุคคลที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

บทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวต้องระวางโทษ ดังนี้⁹¹

1) การขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ กล่าวคือ มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (0.03%) หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ 1 ลิตร เกินกว่า 0.15 มิลลิกรัม แต่ไม่เกิน 0.35 มิลลิกรัม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท (ประมาณ 149,124 บาท) หากคะแนน 13-25 เต็ม และยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 90 วัน ไปจนถึงเพิกถอนใบขับขี่ 2 ปี

2) การขับขี่ขณะเมาสุรา กล่าวคือ แสดงอาการที่จะไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ตามปกติ เช่น เดินเซ หน้าแดง ตาปรือ เป็นต้น รวมถึงผู้ขับขี่ที่ไม่แสดงอาการผิดปกติ แต่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ 1 ลิตร เกินกว่า 0.25 มิลลิกรัม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท (ประมาณ 298, 248) หักคะแนน 35 เต็ม และเพิกถอนใบขับขี่ 3 ปี

3) การขับขี่ขณะเมาสุราอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจะมีโทษฐานขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งกำหนดโทษไว้ให้จำคุกไม่เกินเจ็ดปีโดยเป็นโทษที่มีความรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา

บทกำหนดโทษสำหรับบุคคลอื่นนอกเหนือไปจากผู้ขับขี่ นอกจากการกำหนดโทษกับผู้ขับขี่แล้วประเทศญี่ปุ่นยังมีการกำหนดโทษกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราอันได้แก่ ผู้จำหน่าย ผู้สนับสนุนให้ดื่ม และผู้โดยสารร่วมมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย โดยแยกเป็นกรณีดังนี้

1) ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ใดที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายที่มีแนวโน้มขับขี่ยานพาหนะในขณะนั้น

1.1) กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท (ประมาณ 149,124 บาท)

⁹¹ จาก การบังคับใช้กฎหมายกรณีขับรถขณะเมาสุราเปรียบเทียบกับประเทศไทยกับญี่ปุ่น, โดย บังเอิญเนียมศรี, 2558, งานเอกสารวิชาการ หลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.

1.2) กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท (ประมาณ 298, 248)

2) บุคคลที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับผู้ขับขี่

2.1) กรณีที่ผู้ขับขี่ขับขี่ยานพาหนะ ขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนบาท (ประมาณ 89,474 บาท)

2.2) กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท (ประมาณ 149,124 บาท)

3) ผู้โดยสารที่ขับขี่โดยผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย บุคคลที่ร้องขอหรือไหว้วานให้ผู้ที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้น เป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

3.1) กรณีที่ผู้ขับขี่ขับขี่ยานพาหนะ ขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนบาท (ประมาณ 89,474 บาท)

3.2) กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท (ประมาณ 149,124 บาท)

นอกจากโทษตามกฎหมายอาญาข้างต้นแล้ว ผู้ต้องหาจะต้องเผชิญกับการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจำนวนมหาศาลจากครอบครัวผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ โดยหากผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บเป็นเยาวชนก็จะมีโทษหนัก เพราะถือว่าครอบครัวได้สูญเสียครั้งสำคัญ กรณีนี้เคยมีตัวอย่างจากเกิดคดีฆาตกรรมสะเทือนขวัญเมื่อหลายปีก่อน ซึ่งผู้ตายเป็นลูกสาวคนเดียวของครอบครัว คดีดังกล่าวได้กลายเป็นคดีประวัติศาสตร์ที่ทำให้ศาลญี่ปุ่น ได้เพิ่มกฎหมายในการพิจารณาโทษ โดยอนุญาตให้ “ผู้พิพากษาสามารถพิจารณาโทษสูงสุดได้ โดยคำนึงถึงความรู้สึกของครอบครัวผู้สูญเสีย”⁹²

⁹² จาก บทความจากญี่ปุ่น, โดย MGR online, 2558, สืบค้น 11 ธันวาคม 2564, จาก <https://mgronline.com/japan>.

อัตราโทษ

ตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น หากผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่ามีความผิดตามกฎหมาย และจะถูกลงโทษในอัตราต่าง ๆ ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศญี่ปุ่น

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC)	อัตราโทษ
< 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน
\geq 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน

3.4 ประเทศเวียดนาม

การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม มีกฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ยานจักรยานยนต์ไว้ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ กรณีผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จะมีโทษปรับระหว่าง 2,000,000 - 3,000,000 VND (ประมาณ 3,000 -4,500 บาท) และหากก่อให้เกิดอุบัติเหตุขั้นรุนแรง ผู้ขับขี่อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต และถูกจำคุก 3 - 10 ปี (ตามกฎหมายอาญา) นอกจากนั้นผู้ขับขี่ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์จะต้องเข้ารับการทดสอบความรู้ใหม่ และในกรณีหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและผู้ขับขี่พบว่า มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่ากฎหมายจะมีการประเมินค่าปรับ 15 ล้านดองเวียดนาม ใบขับขี่ของบุคคลนั้นจะถูกเพิกถอนเป็นระยะเวลา 60 วัน

บทลงโทษต่อความผิดกรณีเมาแล้วขับในประเทศเวียดนาม มีมาตรการบทลงโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ และขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะที่ขับขี่ โดยแบ่งเป็น 3 กรณี มาตรการการลงโทษกรณีเมาแล้วขับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์อื่นๆ มีรายละเอียดมาตรการการลงโทษ ดังนี้

ตารางที่ 3.7 อัตราโทษ “เมาแล้วขับ” ของประเทศเวียดนาม

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	
ระดับ BAC (มก.%)	อัตราโทษ
< 50	ระดับ 1 - ไม่มีโทษ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 แต่ไม่เกิน 80	ระดับ 2 - ปรับ 200,000 – 400,000 VND
สูงกว่า 80	ระดับ 3 - ปรับ 500,000 – 1,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
ผู้ขับขี่รถยนต์	
ระดับ BAC (มก.%)	อัตราโทษ
< 50	ระดับ 1 - ปรับ 600,000 - 800,000 VND
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 แต่ไม่เกิน 80	ระดับ 2 - ปรับ 2,000,000 - 3,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
สูงกว่า 80	ระดับ 3 - ปรับ 4,000,000 - 6,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน
ผู้ขับขี่รถยนต์อื่นๆ	
ระดับ BAC (มก.%)	อัตราโทษ
< 50	ระดับ 1 - ปรับ 400,000 - 600,000 VND
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 แต่ไม่เกิน 80	ระดับ 2 - ปรับ 1,000,000 - 3,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
สูงกว่า 80	ระดับ 3 - ปรับ 3,000,000 - 5,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

3.5 เปรียบเทียบอัตราโทษเกี่ยวกับการเมาแล้วขับขียานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับขียานพาหนะ กรณีขับรถขณะมีเมมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายของประเทศไทยและประเทศต่างๆ ที่กล่าวมานั้นสามารถเปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ มีการกำหนดความรับผิดชอบและอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่ต่างจากประเทศไทยในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

สาธารณรัฐไต้หวัน ได้กำหนดโทษการกระทำผิดฐานขับขีขณะเมาสุรา สำหรับกรณีที่อุบัติเหตุอันก่อให้เกิดบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี และหากภายใน 5 ปี กระทำผิดฐานขับขีขณะเมาสุราซ้ำเป็นครั้งที่สอง จะลงโทษปรับด้วยอัตราโทษสูงสุด กล่าวคือ จักรยานยนต์ 90,000 เหรียญ รถยนต์ 120,000 เหรียญ เมาแล้วขับซ้ำตั้งแต่ครั้งที่สามขึ้นไป ปรับเป็นโทษครั้งก่อนหน้าบวกโทษปรับเพิ่มครั้งละ 90,000 ดอลลาร์ไต้หวัน และนอกจากความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการจราจรและการลงโทษทางถนนแล้ว ประมวลกฎหมายอาญาของสาธารณรัฐไต้หวัน ได้กำหนดความรับผิดชอบและการกำหนดโทษกับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราไว้ด้วยว่า บุคคลที่ขับขียานพาหนะ โดยมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจตั้งแต่ 0.25 มิลลิกรัมต่อลิตรขึ้นไป มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 0.05 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไป (50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกจากนั้นอาจมีการกำหนดโทษปรับไม่เกิน 200,000 ดอลลาร์ไต้หวัน (ประมาณ 208,824 บาท) หากความผิดนั้นทำให้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี หากทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 7 ปี และบุคคลที่เคยถูกตัดสินว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้และได้กระทำความผิดซ้ำภายใน 5 ปี กรณีที่ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกไม่น้อยกว่า 5 ปี กรณีที่ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี จะเห็นได้ว่านอกจากการกำหนดโทษตามกฎหมายเฉพาะแล้วสาธารณรัฐไต้หวันยังได้กำหนดความรับผิดชอบและโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนขีดจำกัดแอลกอฮอล์ไว้ในประมวลกฎหมายอาญาด้วย ทั้งมีการกำหนดอัตราโทษเป็นขั้นบันได โดยดูจากความถี่และความร้ายแรงในการกระทำความผิด โดยประเทศไทยไม่มีการกำหนดอัตราโทษเป็นขั้นบันไดในเรื่องความถี่ของการกระทำความผิด หากมีการนำกฎหมายของ สาธารณรัฐไต้หวันเรื่องนี้มาปรับใช้กับประเทศไทยย่อมส่งผลให้สมาชิกในสังคมเกิดความเกรงกลัวขึ้นอีกระดับหนึ่ง

ประเทศเกาหลีใต้ ได้กำหนดขีดจำกัดแอลกอฮอล์ในร่างกายอยู่ที่ประมาณ 0.5% เนื่องจากการเมาแล้วขับเพิ่มขึ้นหรือที่เรียกกันทั่วไปว่าการขับรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ รัฐบาลเกาหลีใต้จึงกำหนดกฎหมายที่เข้มงวดขึ้นเพื่อต่อต้านการเมาแล้วขับ ซึ่งมีบทลงโทษที่สำคัญสามประการที่อาจต้องเผชิญ คือ การลงโทษทั้งทางแพ่ง ทางปกครอง และทางอาญา จากขีดจำกัดปกติ 0.5% ตอนนี้อยู่ที่ประมาณ 0.2% ตามกฎหมายจราจรฉบับใหม่เพื่อต่อต้านการเมาแล้วขับในเกาหลีใต้ และได้กำหนดโทษการกระทำผิดฐานขับขณะเมาสุรา จากกรณีที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการเมาแล้วขับ โดยทำการเพิ่มโทษให้มากขึ้น ได้มีการปรับเปลี่ยนกฎหมายและบทลงโทษมาเรื่อย ๆ โดยปัจจุบันความรุนแรงของบทลงโทษจะขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับ ในกรณีการกระทำผิดโดยการเมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต จะถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 5 ปี และจะต้องถูกจำคุกขั้นต่ำ 3 ปีหรือโทษสูงสุดคือ จำคุกตลอดชีวิต ซึ่งประเทศเกาหลีใต้มองว่าหากใครกระทำความผิดเมาแล้วขับเปรียบเสมือนการก่ออาชญากรรมรุนแรง

ประเทศญี่ปุ่น มีการกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ที่แม้จะไม่ได้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่บุคคลนั้นอยู่ในอาการเมาสุราจนไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างปกติ ก็จัดว่าเป็นผู้เมาขณะขับขี่ต้องระวางโทษตามกฎหมายต่อไป และได้กำหนดโทษของการขับขี่ขณะเมาสุราอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจะมีโทษฐานขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ระวังโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งกำหนดโทษไว้ให้จำคุกไม่เกินเจ็ดปีโดยเป็นโทษที่มีความรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา และบทกำหนดโทษสำหรับบุคคลอื่นนอกเหนือไปจากผู้ขับขี่ นอกจากการกำหนดโทษกับผู้ขับขี่แล้วประเทศญี่ปุ่นยังมีการกำหนดโทษกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขณะเมาสุรา ผู้จำหน่ายผู้สนับสนุนให้ดื่ม และผู้โดยสารร่วมมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ตามมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติจราจรของประเทศญี่ปุ่น โดยหากมีการฝ่าฝืนต้องระวางโทษตามกฎหมาย แต่ประเทศไทยไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบและโทษสำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขณะเมาสุราแต่อย่างใด

กล่าวโดยสรุปคือ หลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทย ไม่มีการกำหนดโทษจำนวนครั้งที่กระทำความผิด เมื่อเปรียบเทียบกับของต่างประเทศแล้ว เห็นว่าต่างประเทศมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มแข็งและเด็ดขาดกว่าประเทศไทย จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทย ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของ

กฎหมาย ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เข็ดหลาบได้อย่างเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรก แล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 และครั้งต่อ ๆ ไปอีก ดังนั้น จึงต้องมีมาตรการทางกฎหมาย เกี่ยวกับการป้องปรามผู้ซ้ำจี้รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นให้มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้บทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะมีเมมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายของสาธารณรัฐไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น ตามที่กล่าวมานั้น สามารถจำแนกสิ่งๆ ที่เหมือนกันและสิ่งที่ต่างกัน ในเรื่องของการกำหนดความรับผิดชอบกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะแอลกอฮอล์และกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ต่างจากประเทศไทยในประเด็นต่างๆ ดังตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ยานพาหนะแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

ประเทศ	ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
ไทย	ระดับ BAC เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับ 5,000-20,000 บาท หรือ - จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ - ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะไม่เกิน 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ - ทำงานบริการสังคม
	กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ - ทำงานบริการสังคม
	กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเทศ	ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
	กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	- จำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
	กรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี - เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
ไทย	ผู้กระทำความผิดซ้ำ กรณีเมาแล้วขับ	1. ทำผิดครั้งแรก อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 - 20,000 บาท 2. ทำผิดซ้ำขอหา “เมาแล้วขับ” ภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก อัตราโทษที่ได้รับจะเพิ่มขึ้นเป็น จำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับ 50,000 - 100,000 บาท และศาลจะลงโทษจำคุกพร้อมกับปรับทุกครั้ง นอกจากนี้ยังถูกพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนใบขับขี่ 3. เมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ เสียชีวิต โทษสูงสุด 10 ปี ปรับ 200,000 บาท และเพิกถอนใบขับขี่ทันที
ไต้หวัน	ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่จะต้องไม่เกิน 0.05% (กฎหมายอาญา)	1. ผู้ที่ขับขี่ขณะมีนเมาจะถูกลงโทษจำคุกสูงสุด 1 ปี และปรับ 30,000 นิวดอลลาร์ไต้หวัน (ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเป็นอันตราย ต่อการขับขี่คือมากกว่า 0.11%) 2. ค่าปรับที่สูงที่สุดสำหรับผู้กระทำความผิดอยู่ที่ 150,000 นิวดอลลาร์ไต้หวัน

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเทศ	ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
		3. ผู้ที่ขับขี่ขณะมีนเมาจะถูกลงโทษจำคุกเฉลี่ย 2 ปี และหากเหยื่อได้รับบาดเจ็บสาหัสผู้กระทำความผิดจะถูกจำคุก 6 เดือน- 5 ปี และเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุก 5 ปีขึ้นไป หรือจำคุกตลอดชีวิต
	มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.03 - 0.08%	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลีใต้ได้รับแต้มลงโทษ 100 คะแนน หมายเหตุ: หากผู้ขับมีแต้มมากกว่า 121 คะแนนใน 1 ปีจะถูกสั่งเพิกถอนใบขับขี่ทันที 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุกสูงสุด 1 ปี และปรับ 5 ล้านบาท (~135,000 บาท)
เกาหลีใต้	มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.08 - 0.2%	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 1 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 1-2 ปี และปรับ 5-10 ล้านบาท (ประมาณ 135,000-270,000 บาท)
	มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.2%	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ได้รับแต้มลงโทษ 100-110 คะแนน 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 2-5 ปี และปรับ 10-20 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-540,000 บาท)
	เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 1-15 ปี และปรับ 10-30 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-810,000 บาท)

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเทศ	ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
	เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 5 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุกขั้นต่ำ 3 ปีหรือตลอดชีวิต
ญี่ปุ่น	< 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน
	≥ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน
	ขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต	จำคุกไม่เกิน 7 ปี
	ขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต	จำคุกไม่เกิน 20 ปี
เวียดนาม	ระดับ BAC (มก.%)	อัตราโทษ
	< 50	ระดับ 1 - ปรับ 600,000 - 800,000 VND
	น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 แต่ไม่เกิน 80	ระดับ 2 - ปรับ 2,000,000 - 3,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
	สูงกว่า 80	ระดับ 3 - ปรับ 4,000,000 - 6,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเทศ	ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
ไต้หวัน		3. ผู้ที่ขับขี่ขณะมีนเมาจะถูกลงโทษจำคุกเฉลี่ย 2 ปี และหากเหยื่อได้รับบาดเจ็บสาหัสผู้กระทำความผิดจะถูกจำคุก 6 เดือน- 5 ปี และเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุก 5 ปีขึ้นไป หรือจำคุกตลอดชีวิต
	มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.03 - 0.08%	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ได้รับแค้นลงโทษ 100 คะแนน หมายเหตุ: หากผู้ขับขี่มีแค้นมากกว่า 121 คะแนนใน 1 ปี จะถูกสั่งเพิกถอนใบขับขี่ทันที 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุกสูงสุด 1 ปี และปรับ 5 ล้านบาท (~135,000 บาท)
เกาหลีใต้	มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.08 - 0.2%	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 1 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 1-2 ปี และปรับ 5-10 ล้านบาท (ประมาณ 135,000-270,00 บาท)
	มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.2%	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ได้รับแค้นลงโทษ 100-110 คะแนน 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 2-5 ปี และปรับ 10-20 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-540,000 บาท)
	เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 1-15 ปี และปรับ 10-30 ล้านบาท (ประมาณ 270,00-810,000 บาท)

ตารางที่ 3.8 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเทศ	ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
เกาหลีใต้	เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุก 1-15 ปี และปรับ 10-30 ล้านวอน (ประมาณ 270,00-810,000 บาท)
	เมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต	1. ผู้ที่มีใบขับขี่ประเทศเกาหลี ถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 5 ปี 2. ผู้ที่มีใบขับขี่สำหรับชาวต่างชาติ จำคุกขั้นต่ำ 3 ปีหรือตลอดชีวิต
ญี่ปุ่น	< 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน
	≥ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน
	ขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต	จำคุกไม่เกิน 7 ปี
	ขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต	จำคุกไม่เกิน 20 ปี
เวียดนาม	ระดับ BAC (มก.%)	อัตราโทษ
	< 50	ระดับ 1 - ปรับ 600,000 - 800,000 VND
	น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 แต่ไม่เกิน 80	ระดับ 2 - ปรับ 2,000,000 - 3,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
	สูงกว่า 80	ระดับ 3 - ปรับ 4,000,000 - 6,000,000 VND - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

จากการศึกษาปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะมีเมมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้วิจัยได้เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศไว้ดังนี้

ตารางที่ 3.9 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

ประเด็น	ประเทศไต้หวัน	ประเทศเกาหลีใต้	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศเวียดนาม	ประเทศไทย
มาตรการทางกฎหมายหรือบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง	Road Traffic Management and Penalty Act	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2558	พระราชบัญญัติการจราจรของญี่ปุ่น 2007มาตรา 65	พระราชบัญญัติจราจรทางบกของเวียดนาม พ.ศ. 2551	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
บทลงโทษผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	ในกรณีมีผู้โดยสารร่วมมาด้วย หากผู้โดยสารที่นั่งมากับผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน มีอายุ 18 ปี บริบูรณ์ขึ้นไปจะถูกปรับ NT \$ 600 - NT \$ 3,000 เหรียญไต้หวัน	-	ลงโทษสำหรับบุคคลอื่นนอกเหนือไปจากผู้ขับขี่ได้แก่ผู้จำหน่าย ผู้สนับสนุนให้ดื่มและผู้โดยสารร่วมมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย 1) ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท	-	-

ตารางที่ 3.9 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศไต้หวัน	ประเทศเกาหลีใต้	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศเวียดนาม	ประเทศไทย
			<p>2) บุคคลที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับผู้ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนเยน</p> <p>3) ผู้โดยสารที่ขับขี่โดยผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย บุคคลที่ร้องขอหรือให้वानให้ผู้ที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ขับขี่ ยานพาหนะไปส่งตนเอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 5 แสนเยน</p>		

ตารางที่ 3.9 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ
(ต่อ)

ประเด็น	ประเทศไต้หวัน	ประเทศเกาหลีใต้	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศเวียดนาม	ประเทศไทย
บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	กรณีที่อยู่บิตเหตุนี้ก่อนให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	กรณีเกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตปรับไม่เกิน 15 ล้านวอน จำคุกไม่ต่ำกว่า 3 ปี เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ระวังโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาท อันเป็นเหตุให้ มีผู้เสียชีวิต ซึ่งกำหนดโทษไว้ให้จำคุกไม่เกินเจ็ดปี โดยเป็นโทษที่มีความรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา	หากก่อให้เกิดอุบัติเหตุขั้นรุนแรง ผู้ขับขี่อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต และถูกจำคุก 3 - 10ปี (ตามกฎหมายอาญา) ค่าปรับ 15 ล้านดองเวียดนาม ใบขับขี่ของบุคคลนั้นจะถูกเพิกถอนเป็นระยะเวลา 60 วัน	ถ้าเมาแล้วขับนั้นเป็นสาเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปีและปรับตั้งแต่ 60,000 บาทถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ตารางที่ 3.9 เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศไต้หวัน	ประเทศเกาหลีใต้	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศเวียดนาม	ประเทศไทย
บทลงโทษการกระทำ ความผิดซ้ำ	หากภายใน 5 ปี กระทำ ผิดฐานขับขณะเมาสุรา ซ้ำเป็นครั้งที่สอง จะ ลงโทษปรับด้วยอัตรา โทษสูงสุด กล่าวคือ จักรยานยนต์ 90,000 เหรียญ รถยนต์ 120,000 เหรียญ เมาแล้วขับซ้ำ ตั้งแต่ครั้งที่สามขึ้นไป ปรับเป็นโทษครั้งก่อน หน้าบวกโทษปรับเพิ่ม ครั้งละ 90,000 ดอลลาร์ ไต้หวัน	เมื่อกระทำความผิดกรณี เมาแล้วขับแล้ว ไป กระทำผิดซ้ำ ปรับไม่ เกิน 3 ล้านวอน จำคุกไม่ เกิน 1 ปี กรณี เป็น รถจักรยานยนต์ โทษ คือปรับไม่เกิน 300,000 วอน	-	-	มีการกำหนดโทษ จำนวนครั้งที่กระทำ ความผิด กฎหมายใหม่ หากทำผิดซ้ำเมาแล้ว ขับซ้ำภายใน 2 ปี อัตรา โทษเพิ่มเป็นจำคุกไม่ เกินสองปีปรับ 50,000 ถึง 100,000 บาท และ ศาลจะลงโทษจำคุก พัก อนุญาตใบขับขี่ไม่น้อย กว่าหนึ่งปี หรือถูกเพิก ถอนใบอนุญาตขับขี่

บทที่ 4

การวิเคราะห์ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

จากการศึกษาบทลงโทษของการเมาแล้วขับจักรยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย พบว่า ประเทศไทยจะมีมาตรการในการป้องกัน และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดในกรณีเมาแล้วขับ แต่คดีเมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย และเสียชีวิต หลายคดียังมีช่องว่างทางกฎหมายผู้ก่อเหตุไม่ได้รับโทษอย่างที่ควรจะเป็นทำให้การบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันนั้นยังคงไม่มีประสิทธิภาพที่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นการใช้หลักฐานวิทยาศาสตร์ที่มีความน่าเชื่อถือกว่าพยานบุคคลมาหักล้างคำกล่าวอ้าง และการจัดให้มีระบบการตรวจสอบถ่วงดุลในกระบวนการยุติธรรมระหว่างตำรวจ อัยการ และศาล สร้างความเชื่อมั่นทางคดี ตั้งแต่กระบวนการต้นทางและการกำหนดเป้าการคุ้มครองชีวิตปริมาณแอลกอฮอล์ให้มากขึ้น อาจจะเป็นทางออกที่ดีในการอุดช่องว่างทางกฎหมายได้ ซึ่งเมื่อเทียบกับหลายประเทศที่เจริญแล้วกลับพบว่า บทลงโทษของต่างประเทศนั้นมีการกำหนดอัตราโทษไว้สูงมาก อีกทั้งยังมีมาตรการให้คนที่เกี่ยวข้องกับการดื่มทั้งหมดเข้ามามีร่วมรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการดื่มด้วย ซึ่งกฎหมายแบบนี้ เรียกว่า Social Liability โดยกฎหมายของไทยได้กำหนดให้บุคคลที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 50 mg ให้ถือว่าบุคคลนั้นเมา ในขณะที่กฎหมายของต่างประเทศอย่างประเทศญี่ปุ่น กำหนดให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งเข้าข่ายว่าเมาได้นั้นจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกิน 15 mg ซึ่งปริมาณต่างกันมากกับของประเทศไทย แต่โทษทางอาญาเมาแล้วขับในญี่ปุ่นนั้นกลับสูงกว่าไทยมาก อีกทั้งยังกำหนดโทษแก่บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างผู้ที่ให้ยืมรถหรือผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และหากบุคคลนั้นเมาแล้วขับทำให้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้ร่วมโดยสารคันเดียวกันกับคนเมาแล้วขับก็มีโทษเช่นกัน

ปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก มีความเข้มงวดขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเมาสุราในช่วงเทศกาลสำคัญยังมีมาก ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาเมาแล้วขับในช่วงที่ผ่านมา มักมีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่พบว่า มีขนาดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูง อันเป็นสาเหตุหลักที่เป็นอันตราย ซึ่งรัฐมีการควบคุม

มาตรการต่าง ๆ บนท้องถนนอย่างเข้มงวด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและยอคผู้เสียชีวิตจากการตีมเครื่องตีมที่มีแอลกอฮอล์ ที่อาจมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ นั้นเกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับสูงสุด ในช่วงที่ผ่านมาได้มีเมาแล้วขับปรับแล้วจำคุกได้เลย ไม่ต้องรอลงอาญาหรือคุมความประพฤติ เพราะเมาแล้วขับเป็นความผิดทางอาญา เมื่อจับกุมผู้กระทำผิดได้นั้น ต้องส่งต่อฟ้องศาลเพื่อรับโทษต่อไป ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ระบุว่าห้ามมิให้ขับชีรณในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ๆ และมีการเพิ่มโทษให้หนักขึ้นกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ระบุว่าผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัม จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 10,000 – 20,000 หรือทั้งจำทั้งปรับ

สำหรับกฎหมายประเทศไทยการกำหนดอัตราโทษในการกระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา จะปรากฏในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี คือ “ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสอง ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 - 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสาม ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 – 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 - 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 - 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และวรรคห้า ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำข้อหาเมาแล้วขับ กระทำผิดครั้งแรกจะมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากทำผิดซ้ำภายใน 2 ปี นับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก เพิ่มอัตราโทษเป็นจำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับตั้งแต่ 50,000 – 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี/1 มาตรา 160 ตรี/2 และมาตรา 1160 ตรี/3” จะสังเกตว่าบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราเป็นการลงโทษตามความรุนแรงของการกระทำ

เครื่องชี้วัดความสำเร็จของกระบวนการยุติธรรมที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ประสิทธิภาพในการลงโทษและวิธีการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด เพราะหากการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดไม่มีประสิทธิภาพ งานของกระบวนการยุติธรรมย่อมไม่บรรลุเป้าหมายในการอำนวยความเป็นธรรม และคุ้มครองสังคมให้มีความสงบสุขมั่นคงได้ ดังนั้นในบทนี้จึงได้มีการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะมีเมมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้นที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะที่จะกล่าวต่อไป ในบทที่ 5 ประกอบด้วย

- 1) ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด
- 2) ปัญหาการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- 3) ปัญหาในการตีความกฎหมายกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่น โดยเจตนา
- 4) ปัญหาบทลงโทษของการกระทำความผิดซ้ำที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด

4.1 ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด

ปัญหาเรื่องบทลงโทษในความผิดฐานขับรถในขณะเมาแอลกอฮอล์ที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อเทียบกับอัตราโทษของต่างประเทศ โทษจำคุกและโทษปรับของประเทศไทยถือว่าอยู่ในระดับความรุนแรงปานกลาง แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุกลับอยู่ในระดับที่สูงมากเป็นอันดับสองของโลก และสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการขับรถขณะเมาสุรานั้น ประเทศไทยยังมีตัวเลขที่สูงขึ้น และไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลงแต่อย่างใด อีกทั้งยังมีจำนวนผู้กระทำความผิดซ้ำเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จึงทำให้เห็นว่าประชาชนไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษหรือสภาพบังคับของกฎหมายแต่อย่างใด และยังไม่มีความตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อส่วนรวมในการใช้ถนนร่วมกัน ดังนั้นจึงสมควรแก้ไขมาตรา 160 ตรีวรรคแรก โดยเพิ่มเติมโทษให้หนักขึ้นตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้ และกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้นเรื่อย ๆ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำ

การเพิ่มบทลงโทษปรับให้มีอัตราสูงเป็นฐานในการลงโทษ เพราะโทษปรับมุ่งกระทำต่อทรัพย์สินของผู้ถูกลงโทษ จึงเหมาะสมกับสังคมในปัจจุบัน และไม่ก่อให้เกิดการตีตราจากสังคม รวมถึงสามารถกำหนดลงโทษให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิดและพฤติการณ์การกระทำผิดได้ง่าย โดยเริ่มจากการแก้ไขระวางโทษปรับสูงสุดให้สูงกว่าปัจจุบันที่กำหนดไว้ในมาตรา 160 ตีรวรรคแรก จากระวางโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท เพื่อขยายขอบเขตการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับของผู้พิพากษาให้กว้างขึ้น และสามารถลงโทษหนักเป็นขั้นบันไดตามลักษณะของผู้กระทำผิดและความร้ายแรงของการกระทำผิดได้ โดยที่โทษปรับแต่ละขั้นมีความแตกต่างกัน มากพอที่จะทำให้ผู้กระทำผิดและประชาชนทั่วไปปรับรู้อได้ถึงผลร้ายของโทษ

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ลงโทษผู้ที่กระทำความผิด โดยศาลได้ลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดเป็นเวลา 30 ปี โดยลดหย่อนให้เหลือ 24 ปี คิดทัณฑ์บนอีก 6 ปี รวมทั้งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถตลอดชีวิต และในกฎหมายประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นตระหนักถึงความร้ายแรงของการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุราอย่างหนัก หน่วยงานพระราชบัญญัติการจราจรของประเทศญี่ปุ่น มาตรา 65 จึงได้มีการวางแนวความคิดในกระบวนการยุติธรรมว่าให้พิจารณาว่าการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต มิใช่การกระทำโดยประมาททั่วไปแต่เป็นการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุราเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายให้การเพิ่มโทษกับผู้ขบขี้ขณะเมาสุรา โดยครอบครัวของผู้ที่เสียชีวิตยื่นเรื่องต่อรัฐให้มีการแก้ไขกฎหมายและพิจารณาให้เพิ่มโทษให้หนักขึ้น ประเทศญี่ปุ่นยังมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังผ่านการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมในขั้นตอนต่าง ๆ อาทิ การบังคับใช้กฎหมายของพนักงานตำรวจ การยื่นฟ้องของพนักงานอัยการ ตลอดจนการตัดสินของผู้พิพากษาที่มีการลงโทษอย่างจริงจัง โดยเชื่อว่าการปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดของเจ้าหน้าที่และคำตัดสินของผู้พิพากษาจะสื่อไปถึงประชาชนในสังคมให้ตระหนักถึงผลของการลงโทษที่รุนแรงจากการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาแอลกอฮอล์ หากมีการนำกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้กับกฎหมายไทยก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีประชาชนดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์กันเป็นจำนวนมาก โดยเปรียบเทียบแล้ว อาจมีผู้ที่นิยมดื่มเป็นจำนวนที่มากกว่าในประเทศไทยก็ได้ แต่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขบขี้ขณะเมาแอลกอฮอล์ที่ต่ำกว่าของไทยมาก

ดังนั้นจะเห็นว่า ยังมีบทลงโทษผู้ที่กระทำความผิดค่อนข้างเบา เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติ ดังกล่าวนี้นี้ จึงเห็นควรปรับเพิ่มโทษความผิด

ตามบทบัญญัติดังกล่าวให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย ซึ่งควรจะมีการตรากฎหมายเพื่อเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาแอลกอฮอล์ ด้วยเหตุผลที่ว่า การกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้น ผู้ขับขี่จะได้พึงตระหนัก มีความระมัดระวังไม่ฝ่าฝืนขับรถในขณะเมาสุรา ทำให้อัตรการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลง จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไข กำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาแอลกอฮอล์ ให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น การเพิ่มโทษผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้ การเพิ่มโทษที่สูงขึ้นในข้อหาการเมาแล้วขับรถในขณะเมาสุรา และพึงตระหนักตนเองก่อนที่จะขับรถทุกครั้ง ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งจะส่งผลให้อัตรการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลงไปด้วย จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่รถในขณะเมาแอลกอฮอล์ให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้น

4.2 ปัญหาการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไปด้วยกับผู้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสารบัญญัติไว้จึงทำให้ขาดความรู้ สำนึก รับผิดชอบร่วมกันในสังคม และส่งผลทำให้มีการกระทำความผิดเพิ่มขึ้น เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับส่วนใหญ่เกิดจากการดื่มนอกบ้าน สถานบันเทิง หรือการตั้งวงดื่มกับเพื่อนฝูง และเมื่อเสร็จจากการดื่มแล้วก็ต้องขับรถเพื่อกลับบ้านและ โดยส่วนใหญ่ผู้ที่ขับรถนั้นจะเป็นเจ้าของรถเองและ โดยมีผู้นั่งโดยสารไปด้วย เหตุผลเพราะมีความคิดว่า “รถใครคนนั้นขับ” ในประเทศญี่ปุ่นตามพระราชบัญญัติการจราจรของญี่ปุ่น มาตรา 65 ที่ถูกยกสร้างขึ้นใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 ก.ย. 2007 เป็นต้นมา ระบุว่าห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ห้ามให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่นำวิตกว่าจะกระทำผิด ห้ามให้สุราหรือสนับสนุนการดื่มสุราแก่ผู้ที่นำวิตกว่าจะกระทำผิด ห้ามร้องขอหรือไหว้วานให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายอีกทั้งยังห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่ โดยบุคคลที่กระทำผิดด้วย ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนนั่งไปในรถที่คนเมาขับก็จะมีผิดไปด้วย ในฐานะที่เรียกว่าขาดความรับผิดชอบต่อสังคม (Irresponsible) ดังนั้นหากประเทศไทยมีกฎหมายบัญญัติบทลงโทษแก่ผู้ที่นั่งโดยสารไปกับคนขับที่เมาสุราให้ต้องรับโทษด้วยก็จะทำให้สังคมมีความรับผิดชอบต่อกันละกันมากขึ้น ดูแลสอดส่องกันและกันของสังคมกลุ่มเพื่อนมากขึ้น และจะช่วยลดปัญหาการเมาแล้วขับให้มีจำนวนลดลงอีกด้วย

เมื่อเทียบกับประเทศเกาหลีใต้ที่มีกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราคือ Road Traffic Act 2015 ประเทศไต้หวันมีกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศไต้หวัน คือ Road Traffic Management and Penalty Act 2019 ประเทศญี่ปุ่นมีพระราชบัญญัติการจราจรของญี่ปุ่น และประเทศเวียดนามมีการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกของเวียดนาม พ.ศ. 2551 ซึ่งกฎหมายไม่ได้ครอบคลุมเพียงผู้ที่เมาสุราแล้วขับ แต่ยังรวมถึงผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ดื่ม และผู้ที่ร่วมนั่งรถโดยสารหรือให้वानไปกับผู้ขับขี่ที่เมาอีกด้วย ถึงแม้จะยังไม่ได้ระบุบทลงโทษแก่ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ ผลก็คือสัดส่วนของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน สำหรับประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศญี่ปุ่น คือ Road Traffic Act 1960 ซึ่งบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติความผิดของพหุที่โดยสารมาด้วยกับผู้ขับขี่ในขณะที่เมาสุรา โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 65 วรรค 49 บัญญัติว่า “ห้ามร้องขอหรือให้วานให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายอีกทั้งห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่ โดยบุคคลที่กระทำผิดตามวรรคหนึ่งด้วย” และประเทศไต้หวันมีกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศไต้หวัน คือ Road Traffic Management and Penalty Act 2019 ซึ่งบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวได้มีการบัญญัติถึงการกระทำที่เป็นความผิดของบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถขณะเมาสุรา โดยได้บัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 35 วรรค 610 บัญญัติว่า “หากผู้ขับขี่ทำการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์และระดับแอลกอฮอล์เกิน 0.25 มก. / ลิตรของการหายใจออกหรือ 0.05 ในเลือด ในกรณีมีผู้โดยสารร่วมมาด้วย หากผู้โดยสารที่นั่งมากับผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน มีอายุ 18 ปี บริบูรณ์ขึ้นไปจะถูกปรับ NT \$ 600 - NT \$ 3,000 เหรียญไต้หวัน แต่ไม่รวมถึงผู้โดยสารที่แก่ชราหรือผู้โดยสารที่มีอายุ 70 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปหรือผู้ที่มีความผิดปกติทางจิตหรือผู้ที่โดยสารรถแท็กซี่หรือรถโดยสารขนส่งมวลชนอื่น ๆ จะได้รับการยกเว้นไม่มีความผิด กรณีโดยสารไปในรถที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน” จะเห็นได้ว่ากฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นและของประเทศไต้หวัน ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ที่โดยสารมาในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ขับขี่ขณะเมาสุราไว้อย่างรัดกุม กล่าวคือ ผู้ที่โดยสารมาในยานพาหนะนั้นมีความรับผิดชอบเกิดขึ้นไม่ว่าผู้ขับขี่จะอยู่ในสภาพที่เมาสุราหรือไม่ก็ตาม ทำให้ผู้ที่โดยสารมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่เมาสุราเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เป็นผลให้การเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลง หากประเทศไทยนำแบบอย่างของประเทศทั้งสองมาปรับใช้จะส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถขณะเมาสุราของประเทศไทยลดน้อยลงได้

ประเทศไทยควรมีกฎหมายที่เด็ดขาดรุนแรงกับผู้ค้าเพราะเป็นการสร้างอันตรายต่อสังคม ความผิดที่ก่อไม่ควรนับเป็นลหุโทษ เพราะฝ่าฝืนหลายอย่างในกรรมเดียว ตั้งแต่ขายเครื่องดื่มมีเมาน์ให้คนที่รู้ทั้งรู้ว่าต้องขับขี่ยานพาหนะกลับบ้าน ความผิดเช่นนี้ถ้าเกิดในต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ หรือบางรัฐในสหรัฐอเมริกา คนขายหรือบาร์เทนเดอร์จะถูกลงโทษคดี เพิกถอนใบอนุญาตทำงานส่วนเจ้าของร้านจะต้องถูกสั่งปิดร้าน ให้เจ็ดหลายและไม่ทำธุรกิจเช่นนี้อีกนอกจากนี้ ถ้ามีเหตุรุนแรงเกิดขึ้นกับลูกค้า เช่น ขับรถออกไปชนคน หรือไปทำร้ายร่างกายคนอื่น คนขายก็อาจจะได้รับโทษทางอาญาด้วยกฎหมายประเภทนี้เรียกว่า กฎหมายร่วมรับผิดชอบของร้านค้า (Dram Shop Liability หรือ Commercial Host Liability) ซึ่งถือว่าผู้ขายและเจ้าของร้านอาจต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหายในฐานะที่พอจะประเมินได้ว่า การขายเพิ่มให้ลูกค้าผู้เมาน์ และรู้ว่าเขาต้องขับรถกลับบ้าน อาจเกิดอันตรายแก่ตัวเขาและผู้อื่น ย่อมเป็นความเลินเล่อเจตนาของกฎหมายนี้ก็เพื่อต้องการปกป้องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของสาธารณชนเพื่อให้ผู้เสียหายจากคนเมาได้รับค่าชดเชยและเพื่อลงโทษผู้ขายที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาเมาแล้วขับคือ ผู้จำหน่ายเครื่องดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ และพบว่าร้านขายเครื่องดื่มจำพวกนี้มีอยู่ในทุกพื้นที่และที่สำคัญคือมีการเปิดขายเกือบตลอด 24 ชั่วโมงจึงทำให้ถูกใจคนรักดื่มและสามารถหาซื้อได้ง่าย จึงส่งผลให้อัตราการดื่มสุราและแอลกอฮอล์ของคนไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเมื่อเกิดปัญหาเกิดขึ้นกลุ่มผู้ประกอบการร้านค้าผู้ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของสุราและแอลกอฮอล์นี้ กลับไม่ต้องมีส่วนในการรับผิดชอบกับผลที่เกิดขึ้นเลย และอีกส่วนที่สำคัญคือบุคคลผู้ซึ่งร่วมโดยสารไปกับผู้กระทำความผิด ก็กลับไม่มีบทกำหนดโทษไว้ ให้มีส่วนรับผิดชอบในกรณีที่ทำให้บุคคลอื่นเป็นอันตรายด้วยเช่นกันทั้งที่ผู้ร่วมโดยสารมักย่อมรู้อยู่แล้วว่าผู้ขับขี่ยานนั้นมีอาการเมาน์หรือไม่ ดังนั้นเมื่อกฎหมายไม่มีบทกฎหมายใดที่ให้ผู้โดยสาร ในขณะที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดกฎหมาย และในขณะเดียวกันผู้กระทำผู้ประกอบการในการขายสุราหรือแอลกอฮอล์ที่ให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ก็ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของเหตุการณ์ที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับการกระทำความผิดที่ไม่ได้มีกฎหมายได้กล่าวโทษหรือให้บุคคลเหล่านี้ต้องรับผิดชอบหรือมีความผิด ในผลบั้นปลายของผู้กระทำความผิดไว้

ดังนั้นจึงเห็นว่าเมื่อกฎหมายไม่ได้กำหนดโทษและความรับผิดชอบของผู้ร่วมโดยสารและผู้จำหน่ายสุราหรือแอลกอฮอล์ไว้เช่นนั้น หากมีการนำกฎหมายของ ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศไต้หวัน ประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้กับกฎหมายไทยก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีประชาชนดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของ

แอลกอฮอล์กันเป็นจำนวนมาก โดยเปรียบเทียบแล้วอาจมีผู้นิยมดื่มเป็นจำนวนที่มากกว่าในประเทศไทยก็ว่าได้แต่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ต่ำกว่าของไทยมาก ทั้งนี้เป็นเพราะญี่ปุ่นเองก็ตระหนักถึงภัยอันตรายจากปัญหาดังกล่าวและต้องการกำจัดการดื่มแล้วขับ จึงได้มีการแก้ไขกฎหมายใหม่ในปี พ.ศ. 2550 ให้มีบทบัญญัติที่เข้มงวดมากขึ้นเพิ่มโทษสำหรับผู้ดื่มแล้วขับรวมไปถึงกำหนดบทลงโทษสำหรับบุคคลอื่นที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบการกระทำของผู้ขับขี่ด้วย โดยให้มีความผิดตามกฎหมายอาญาเพราะรู้ทั้งรู้ว่าคนคนนี้เมาแล้วขับแต่ไม่ยอมห้ามปรามจึงถือว่ามีความผิดร่วมกัน ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศญี่ปุ่นแล้วที่ได้แก้กฎหมายเมาแล้วขับ ไม่ได้ครอบคลุมเพียงผู้ที่เมาสุราแล้วขับ แต่ยังรวมถึงผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ดื่ม และผู้ที่ร่วมนั่งรถโดยสารรถหรือไหว้วานไปกับผู้ขับขี่ที่เมาอีกด้วย ถึงแม้จะยังไม่ได้ระบุบทลงโทษแก่ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ ผลก็คือสัดส่วนของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนนลดลง

4.3 ปัญหาในการตีความกฎหมายกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา

ปัจจุบันปัญหาการเมาแล้วขับรถ จนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้นมีความคิดความเพิ่มมากขึ้น แม้ว่ากฎหมายจะมีการปรับอัตราโทษให้มีอัตราที่สูงแล้วก็ตาม แต่เมื่อเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมผู้พิพากษากลับพิจารณาคดีโทษในเหตุดังกล่าวนี้ให้เป็นความผิดโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 เหตุเพราะขาดเจตนาในการกระทำความผิด คงลงโทษแค่เพียงปรับหรือรอกการลงโทษแล้วปรับ โดยความเป็นจริงแล้ว หากคำนึงถึงการกระทำของคนที่เมาแล้วขับรถบุคคลนั้นย่อมคาดการณ์หรือคาดหมายในอนาคตได้ว่าอาจเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นได้ กล่าวคือยอมเสี่ยงเห็นผลได้ว่าความมึนเมาทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงและมีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ซึ่งถือเป็นความผิดโดยเจตนาได้เช่นกัน โดยความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญามีอัตราโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ 15 ปีถึง 20 ปี ส่วนความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้วางหลักว่า “ถ้าเมาแล้วขับนั้นเป็นสาเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปีและปรับตั้งแต่ 60,000 บาทถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” แต่เมื่อเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุแล้วถือว่าปัญหาในเรื่องนี้ต้องมีการแก้ไขอย่างเร่งด่วนทั้งนี้เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย

กรณีตามปัญหาจากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4067/2550 จำเลยขับรถยนต์ กระบะ บรรทุก ในขณะที่จำเลยเมาสุราแซงรถที่อยู่ข้างหน้า ล้ำเข้าไปในช่องทางรถสวนในขณะที่รถจักรยานยนต์แล่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด ซึ่งเป็นการขับรถที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ที่ผู้เสียหายขับสวนมาเป็นเหตุให้รถจักรยานยนต์ดังกล่าวเสียหายและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย คำพิพากษาถึงที่สุดนี้ศาลพิพากษาให้จำเลยมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) (4), 157, 160 วรรคสาม แต่เนื่องจากการกระทำอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท จำเลยจึงรับผิดเพียงหนึ่งในฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 คือ จำคุกจำเลย 4 ปี จำเลยให้การรับสารภาพ มีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 เหลือ จำคุก 2 ปี

เมื่อทำการวิเคราะห์ถึงแนวคำพิพากษาของประเด็นดังกล่าว พบว่า การที่จำเลยดื่มสุราแล้วมาขับรถนั้นในกรณีนี้ ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการที่จำเลยสมควรที่จะได้รับโทษให้หนักขึ้นมากกว่าแนวคำพิพากษาที่ได้วางเอาไว้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดรู้ตัวอยู่แล้วว่าตนเองเมาสุราแต่ก็ยังฝืนขับรถจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ย่อมถือได้ว่าจำเลยกระทำการประมาทโดยจงใจและมีสภาวะจิตใจที่ชั่วร้ายหรือไม่ และจำเลยสมควรที่จะได้รับโทษในฐานความผิดที่แตกต่างจากประมาทธรรมดา และอีกทั้งไม่สมควรให้มีเหตุบรรเทาโทษหรือลดโทษเพราะจำเลยรับสารภาพเนื่องจากหลักฐานในคดีนี้จะป็นข้อวินิจฉัยได้ว่าจำเลยมีความผิดจริงในฐานเมาแล้วขับหรือไม่สามารถพิสูจน์ได้จากการตรวจวัดระดับความเข้มข้นของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของจำเลย ซึ่งเป็นผลที่สามารถทราบได้จากกระบวนการทางวิทยาศาสตร์โดยไม่จำเป็นต้องได้จากการสารภาพจากปากจำเลย และยังจะเป็นการทำให้เกิดความไม่ศักดิ์สิทธิ์ต่อกฎหมายไทยด้วยเหตุว่าจำเลยเพียงแค่รับสารภาพในคดีใดคดีหนึ่ง ก็เป็นผลทำให้จำเลยได้รับการลดโทษหรือบรรเทาโทษตามประมวลกฎหมายมาตรา 78 แล้ว

จากกฎหมายข้างต้นจะเห็นได้ว่ากระบวนการยุติธรรมของไทยแก้ปัญหาการกระทำความผิดจากสาเหตุนี้ไม่ตรงจุด เนื่องจากการกระทำความผิดของจำเลยในกรณีเมาแล้วขับนั้นยังคงได้รับโทษอยู่ในฐานความผิดเดียวกันกับประมาทโดยทั่วไป ทั้งที่สังเกตเห็นได้ว่าการกระทำของจำเลยในกรณีนี้มีความจงใจที่จะฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติของกฎหมาย และไม่แยแสต่อภัยอันตรายที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่นจากการกระทำของตน เนื่องจากจำเลยทราบคืออยู่แล้วว่าจำเลยดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์นั้นอาจส่งผลให้ระบบสมองสั่งการได้ช้า และควบคุมร่างกายผิดปกติ แต่จำเลยก็ยังไป

ฝืนขับรถ ซึ่งกฎหมายก็ได้ห้ามอยู่แล้วว่ามีให้ผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขับรถ แต่จำเลยก็ยังฝืนไปขับรถในขณะที่ตนเองเมาสุราด้วยถือเป็นความเสี่ยงระดับสูง และในสภาพแวดล้อมเช่นนั้นผู้กระทำจะต้องรู้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นความเสี่ยงที่มีระดับสูงจากการกระทำเช่นว่านั้น โดยผู้กระทำได้รู้ถึงระดับและสภาวะการณ์ของภยันตรายที่ผู้กระทำสมควรต้องรู้แต่เพิกเฉยไม่ใส่ใจ เน้นการเอาแต่ใจของตนเองเป็นที่ตั้งที่จะกระทำซึ่งการกระทำของจำเลยนั้นสมควรที่จะได้รับโทษหนักขึ้นและการทำคนตายทั้งคนไม่สมควรที่จะได้รับโทษจำคุกเพียงแค่ 2 ปี

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นปัญหาว่าเมื่อศาลตีความกฎหมายให้เป็นไปในลักษณะเช่นนี้อาจจะส่งผลให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควรเมื่อเทียบกับการตีความกฎหมายของต่างประเทศแล้ว อย่างเช่น ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศญี่ปุ่น หรือประเทศเวียดนาม เหตุลักษณะเช่นนี้เป็นความผิดที่ร้ายแรงรองจากการฆ่าคนโดยเจตนา ด้วยบทลงโทษสำหรับผู้ก่อเหตุหรือผู้กระทำความผิดก็คือ ผู้กระทำความผิดจะได้รับโทษทันทีโดยให้จำคุกทันทีไม่มีการรอลงอาญา ซึ่งเป็นการใช้หลักการตีความกฎหมายอย่างเคร่งครัดและเข้มงวดที่มีผลบังคับใช้แบบจริงจัง และให้ถือว่าความผิดดังกล่าว เทียบเท่าเป็นการเจตนาเพื่อเป็นการป้องกันและป้องปราม ให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกลัวไม่กล้าฝ่าฝืนการกระทำความผิด จึงทำให้ปัญหานี้ลดลงได้อย่างเห็นได้ชัดแต่ทั้งนี้ในการพิจารณากำหนดบทลงโทษในกรณีขับรถขณะมึนเมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ต้องอาศัยการตีความจากศาลที่พิจารณาคดีนั้นเพราะสุดท้ายแล้วจะเป็นบรรทัดฐานให้กับคดีอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมาในอนาคต

4.4 ปัญหาบทลงโทษของการกระทำความผิดซ้ำที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด

ปัญหาบทลงโทษในความผิดฐานซ้ำขี้นขณะขณะเมาสุราที่ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เจ็ดหลับได้ เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และครั้งต่อๆ ไป จึงควรต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา กรณีกระทำความผิดซ้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งหลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทย มีการกำหนดโทษจำคุกครั้งที่กระทำความผิดกฎหมายใหม่หากทำผิดซ้ำมาแล้วจับซ้ำภายใน 2 ปี อัตราโทษเพิ่มเป็นจำคุกไม่เกินสองปีปรับ 50,000 ถึง 100,000 บาท และศาลจะลงโทษจำคุก พักอนุญาตใบขับขี่ไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศแล้วพบว่า มีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มแข็งและเด็ดขาดกว่าประเทศ

ไทย จะเห็นได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทย ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เด็ดขาดได้อย่างเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 และครั้งต่อ ๆ ไปอีก ดังนั้น จึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องปรามผู้ขับขีรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์เลือดและปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขีรถกระทำผิดซ้ำ และลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขีรถได้อีกทางหนึ่ง

จำนวนครั้งที่กระทำความผิดเป็นข้อเท็จจริงที่มีความชัดเจนในตัวเองแล้วว่า ยิ่งผู้ขับขีรถกระทำผิดบ่อยครั้ง ก็ยิ่งสมควรที่จะถูกลงโทษให้รุนแรงมากขึ้น เพราะแสดงถึงความละเลยต่อการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ จำนวนครั้งที่กระทำความผิดพบว่าหลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิดต่างประเทศมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มแข็งและเด็ดขาดกว่าประเทศไทย จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทยส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย ดังนั้นจึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์เลือดและปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิดทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขีรถกระทำผิดซ้ำและลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขีรถได้อีกทางหนึ่ง จำนวนครั้งที่กระทำความผิดเป็นข้อเท็จจริง ที่แสดงถึงระดับการขาดความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของบุคคลอื่น และความไม่เด็ดขาดต่อการถูกลงโทษ ดังเช่นกฎหมายสหรัฐอเมริกาที่ยังทำผิดบ่อยครั้งก็ยังคงรับโทษสูงขึ้น

สำหรับประเด็นการลงโทษผู้ขับขีรถขณะเมาสุรานั้น นอกจากจะมุ่งเน้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแล้วนั้น ยังสอดคล้องกับปรัชญาการลงโทษสมัยใหม่ คือ เน้นการป้องกันและแก้ไขผู้กระทำความผิดมิให้กระทำผิดซ้ำ อีกทั้งเป็นการแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนิสัยผู้กระทำความผิด สิ่งที่ต้องระหนักถึงประสิทธิภาพของการลงโทษ คือ การลงโทษต้องมีความรวดเร็วเที่ยงตรง ยุติธรรม โทษต้องไม่หนักหรือเบาเกินไป ซึ่งหมายความว่ากระบวนการยุติธรรมในการดำเนินคดีต้องไม่ชักช้า ดังภาษิตของกฎหมายว่า ความยุติธรรมที่ล่าช้า คือการปฏิเสธความยุติธรรม และผู้กระทำความผิดทุกรายต้องถูกดำเนินคดี เข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทุกราย ปราศจากข้อยกเว้น ไม่มีการเลือกปฏิบัติ หรือกล่าวอีกในหนึ่งคือผู้กระทำความผิดทุกรายไม่มีโอกาสรอดจากการจับกุม ทุกคนจะต้องได้รับการปฏิบัติตามกฎหมายอย่าง

เท่าเทียมเสมอภาคกัน สำหรับความหนักเบาของโทษต้องมีความยุติธรรมไม่หนักหรือเบาจนเกินไป ถ้าเบาจนเกินไป จะส่งผลให้ผู้ที่กระทำความผิดประเมินแล้วว่า คู่มีที่จะกระทำความผิด จะส่งผลให้ไม่อาจป้องกันการกระทำความผิด สุดท้ายบทลงโทษไม่มีความหมาย ตรงกันข้าม หากบทลงโทษหนักหรือรุนแรงมากเกินไป ปฏิกริยาตอบโต้ต่อผู้บังคับใช้กฎหมายจะรุนแรง ดังนั้น โทษที่มีความเหมาะสมกับความผิด จึงเป็นประเด็นสำคัญของหลักประสิทธิภาพในการลงโทษ กรณีการลงโทษผู้เมาแล้วขับ จะต้องพิจารณาไปถึงองค์การตำรวจในการบริหารจัดการเงินรางวัล ค่าปรับ ที่ยุติธรรมแก่ผู้ปฏิบัติงาน หมายความว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับปฏิบัติงานต้องได้รับเงินรางวัล (ซึ่งเป็นเหตุจูงใจในการปฏิบัติงาน) ด้วยความรวดเร็ว เหมาะสมไม่น้อยจนเกินไป โปร่งใส ยุติธรรม ถ้าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานไม่ได้รับการความเป็นธรรมจากระบบและวิธีการจ่ายเงินรางวัลจากค่าปรับแล้ว นั้นหมายความว่า ระบบขององค์การทำการสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่รับสินบนจากผู้กระทำความผิดโดยตรง ซึ่งรวดเร็วทันใจได้มากกว่า

ดังนั้นหากมีการเปลี่ยนมาใช้หลักการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดตามหลักความเล็งเห็นเพื่อฟื้นฟูผู้กระทำความผิดที่มีความเสี่ยงในการกระทำความผิดซ้ำสูงให้ตรงกับปัจจัยอันนำไปสู่การกระทำความผิดกฎหมายของบุคคลดังกล่าว เพื่อลดความเสี่ยงในการกระทำความผิดซ้ำให้ได้มากที่สุด มาใช้ในการแก้ไขพฤติกรรมและนิสัยของผู้กระทำความผิดกฎหมายอย่างจริงจังน่าจะเหมาะสมกว่า และควรมีการกำหนดโทษให้เป็นแบบขั้นบันได แล้วคือเพิ่มความหนักของโทษตามลักษณะของการกระทำความผิดและหากมีการกระทำความผิดซ้ำก็ควรมีโทษที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

สาระสำคัญการบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราในปัจจุบันยังไม่มี ความเหมาะสม เนื่องจากอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) กำหนดอัตราโทษไว้ไม่สูง ผู้ขับขี่ไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่อย่างใด เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ยังคงฝ่าฝืนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ รวมถึงความผิดเพิ่มเติมกับ ผู้โดยสารที่นั่งในยานพาหนะที่ผู้ขับขี่เมาสุรา ตลอดจนผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ให้ยืมหรือผู้สนับสนุนให้ดื่มสุราแก่ผู้ที่อาจคาดหมายได้ว่า จะกระทำการขับขี่ขณะเมาสุรา นอกจากนี้จะมีการวางแนวคิดว่า การขับขี่ขณะเมาสุราอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมิใช่เป็นการกระทำโดยประมาทโดยทั่วไปและให้มีการเพิ่มโทษ และกำหนดตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความคิดให้ต้องรับโทษเพิ่มขึ้นแล้ว แม้ภาครัฐจะพยายามหาวิธีที่จะไม่ให้ประชาชนผู้ขับรถใช้ถนนดื่มแอลกอฮอล์ก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถที่จะขยับยั้งผู้ดื่มแอลกอฮอล์ได้ กลับมีผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มี การบังคับใช้ที่เข้มงวด เนื่องจากความผู้ขับขี่ต่อรองกับเจ้าหน้าที่เพื่อขอร้องให้ปล่อย ควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญห ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา โดยการกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้น เพื่อมีอัตราโทษที่เหมาะสมกับ ความผิดที่กำหนดไว้

การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยหย่อนยานเกินไป เกิดจากคนที่ดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์หรือเมาแล้วขับชนบุคคลอื่นเสียชีวิตก็เป็นคนที่รู้กฎหมาย และมีความรู้แต่ก็ยังกระทำ เพราะทำทนายต่อกฎหมายซึ่งบ่งบอกถึงการกระทำที่เจตนา แต่ผู้กระทำผิดก็มักจะลอยนวลและได้รับ โทษที่ไม่รุนแรงพอและไม่สมเหตุสมผลกับความผิดที่ได้กระทำ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ได้ เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือบทลงโทษของกฎหมาย หรือมีการกระทำผิดซ้ำ ดังนั้นจึงต้องปรับปรุง กฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น ให้กระทบต่อผู้ดื่มเอง เพื่อนของผู้ดื่มที่ นั่งโดยสารมาด้วย และผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้คล้ายคลึงรุนแรง ตามกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อทัดเทียมกับอัตราโทษที่นานาอารยะประเทศกำหนดไว้

5.1 บทสรุป

ปัญหาเมาแล้วขับเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกฝ่ายเร่งดำเนินการตั้งแต่การรณรงค์สร้างกระแสต่อต้านการเมาแล้วขับ ผลักดันกฎหมายในการบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพ ไม่ให้คนที่มีอาการเมาแล้วมาขับขีในถนน ซึ่งเรื่องนี้เจ้าหน้าที่ได้มีการกวาดขันอย่างเคร่งครัด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก รวมทั้งผู้ที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นคงทราบดีว่า การดื่มเครื่องดื่มไปแล้ว ย่อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น ดังนั้น ผู้ขายต้องมีหน้าที่พึงระวังมากกว่าที่เป็นอยู่ ผู้ขายต้องมีส่วนรับผิดชอบ ผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์คือต้นเหตุความเสียหาย ผู้ขายต้องมีส่วนรับผิดชอบเกิดความเสียหายจากลูกค้าที่เมินเมาการเพิ่มบทลงโทษปรับให้มีอัตราสูงเป็นฐานในการลงโทษ เพราะโทษปรับมุ่งกระทำต่อทรัพย์สินของผู้ถูกลงโทษ จึงเหมาะสมกับสังคมในปัจจุบัน และไม่ก่อให้เกิดการตีตราจากสังคมรวมถึงสามารถกำหนดลงโทษให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิดและพฤติการณ์การกระทำผิดได้ง่าย โดยเริ่มจากการแก้ไขระวางโทษปรับสูงสุดให้สูงกว่าปัจจุบัน ที่กำหนดไว้ในมาตรา 160 ตรีวรรคแรก จากระวางโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท เพื่อขยายขอบเขตการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับของผู้พิพากษาให้กว้างขึ้น และสามารถลงโทษหนักเป็นขั้นบันไดตามลักษณะของผู้กระทำผิด การผลักดันการแก้ไขกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก รวมทั้งผลักดันกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพที่ดำเนินการอย่างเป็นระบบ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจพบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขีมากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะถูกดำเนินคดีโดยการสั่งฟ้องศาลทุกราย และศาลจะตัดสินให้รับโทษอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการขับขีระหว่างเมาสุราในส่วนของประเทศไทย เห็นว่าทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retributive Theory) ควรเป็นทฤษฎีหลักในการนำมาใช้ประกอบพิจารณากำหนดอัตราโทษหรือเพื่อใช้เป็นกรอบของปริมาณโทษในลักษณะความผิดต่าง ๆ ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ และนำมาใช้เป็นหลักในการกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำผิดโดยทั่วไป ซึ่งหากมีความรุนแรงเกิดขึ้นมากก็กำหนดโทษสูงลงโทษหนักตามสัดส่วนของความผิดที่เกิดขึ้น ส่วนกรณีความรุนแรงน้อย ผู้กระทำผิดจะได้รับโทษต่ำตามทฤษฎีการลงโทษ เพื่อทดแทน จากแนวคิดดังกล่าวโทษในกรณีขับขีขณะเมาสุราที่มีความรุนแรงน้อยจึงไม่เพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู และการลงโทษจำคุกในระยะสั้น โดยอาศัยเงื่อนไขในการปรับปรุงแก้ไขนั้นยังเป็นผลเสีย ไม่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงแก้ไขอีกด้วย เช่น ทำให้ผู้กระทำผิดมีมลทิน (Stigma) อันเป็นผลให้การปรับตัวเข้ากับสังคมได้ยากขึ้น เป็นต้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำผิด จึงควรผ่อนปรนวิธีการลงโทษ โดยบางกรณีอาจนำทฤษฎี การ

ลงโทษ เพื่อปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูมาเป็นทฤษฎีหลักแทน และนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทน มาเป็นทฤษฎีรอง สำหรับผู้กระทำผิดซ้ำมีแนวโน้มแก้ไขได้ยาก ต้องนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกัน มาเป็นหลัก เพื่อให้มีปริมาณโทษเพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู และให้มีผลเป็นการข่มขู่ยับยั้ง ให้ไม่กล้ากระทำผิดอีก

จากการศึกษาเปรียบเทียบบทลงโทษของผู้ขับขี่ในขณะเมาแอลกอฮอล์ตามกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ พบว่าเมื่อเทียบกับมาตรการและบทลงโทษในต่างประเทศแล้วมาตรการบังคับใช้กฎหมายของไทยมีบทลงโทษที่น้อยมากหากเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง นอกจากนี้ยังไม่มีการแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำ ความผิดตามระดับแอลกอฮอล์และจำนวนครั้งในการกระทำความผิดซ้ำ มีการศึกษาพบว่า ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100-150 mg/dl จะเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ไม่ดื่มถึง 8 เท่า และถ้ามีระดับแอลกอฮอล์ 151-200 mg/dl จะเพิ่มขึ้นมาเป็น 40 เท่า ที่สำคัญคือ มีการตอบสนองที่ช้าลง 1-1.5 วินาทีหรือเปรียบเทียบว่าถ้าขับขี่ด้วยความเร็ว 100 กม/ชม. การตอบสนองที่ช้าลงจะเพิ่มระยะการหยุดรถขึ้นมาอีกถึง 35 เมตร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต ซึ่งระดับแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลกระทบต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นนั่นเอง เมื่อเปรียบเทียบประเด็นการตรวจจับระดับแอลกอฮอล์ เพื่อระบุว่าเมา (ตรวจลมหายใจ) ไทยมากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ได้วันมากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เกาหลีใต้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ระหว่าง 0.03 - 0.08% ญี่ปุ่นมากกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และเวียดนามกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ การแบ่งระดับการลงโทษหรือกระทำผิดซ้ำตามระดับความเมาของไทย ไม่มีการแบ่งระดับ แต่ญี่ปุ่นมี 2 ระดับการเพิ่มโทษตามจำนวนครั้งในการกระทำความผิด เกาหลีใต้เคยกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับแล้ว ไปกระทำความผิดซ้ำ ปรับไม่เกิน 3 ล้านวอน จำคุกไม่เกิน 1 ปี และเวียดนาม 3 ระดับการเพิ่มโทษตามจำนวนครั้งในการกระทำความผิด สหรัฐอเมริกานับตั้งแต่ครั้งแรกและเพิ่มโทษขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงสามครั้งขึ้นไป

ความผิดในลักษณะอันเกิดจากตัวผู้กระทำตามปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งสาเหตุดังกล่าวข้างต้น สามารถนำทฤษฎีเหตุเหมาะสมมาปรับใช้ในการพิจารณาตัวผู้กระทำความผิดให้เกิดเหมาะสมกับการกระทำความผิดได้ โดยทฤษฎีเหตุเหมาะสมนั้นเป็นการพิจารณาตัวผู้กระทำความผิดทางด้านวิสัยและ พฤติการณ์ โดยการที่จะต้องสมมติบุคคลขึ้นมาหนึ่งบุคคล ทำมาเปรียบเทียบกับตัวผู้กระทำ เรียกว่า “วิญญูชน” คือ เป็นบุคคลที่อยู่ในสถานะเช่นเดียวกันอยู่ในวิสัย

เช่นเดียวกัน และมีพฤติการณ์อย่างเดียวกัน แล้วเปรียบเทียบว่าหากบุคคลที่สมมุติอยู่ในสภาวะเช่น
 วนั้น มีวิสัยเช่นเดียวกับผู้กระทำ และมีพฤติการณ์อย่างเดียวกันสามารถใช้ความระมัดระวังได้
 หรือไม่ จึงจะเป็นเหตุและผลที่เหมาะสมว่าการกระทำเช่นไรสมควรที่จะได้รับโทษในทางใด และ
 เป็นการแก้ไขถึงต้นเหตุที่แท้จริงของการกระทำความผิดของบุคคลในสภาวะเช่นว่านั้น โดยนำ
 แนวคิดและมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำผิดของต่างประเทศ ใน
 ประเทศที่ใช้ได้ผลกับสังคมส่วนรวม และเกิดประสิทธิผลต่อตัวผู้กระทำความผิดเข้ามาปรับใช้
 เพื่อให้เกิดความเหมาะสม และเป็นการแก้ไขการกระทำผิดอย่างตรงจุดของปัญหาทั้ง 4 สาเหตุ
 ดังกล่าวข้างต้น ดังนั้นจึงควรนำบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำผิดของ
 ต่างประเทศอันเป็นความรับผิดชอบทางอาญา เข้ามาบังคับใช้กับกฎหมายไทย เพื่อให้เกิดความเหมาะสม
 ต่อโทษที่ผู้กระทำความผิดสมควรจะได้รับ และเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายในเรื่อง แนวคิด
 ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา เพื่อให้เกิดความศักดิ์สิทธิ์ และมีประสิทธิภาพในการตัดสินและ
 พิจารณาตัดสินของศาลไทยนำมาซึ่งความน่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับของต่อบุคคลทุกหมู่เหล่า อันจะ
 เกิดเป็นภาพลักษณ์อันดีงามในกระบวนการยุติธรรมของกฎหมายไทย

ซึ่งผู้ศึกษาสรุปปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขี
 ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย โดยผู้ศึกษาจึงได้ทำการ
 วิเคราะห์ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะกรณีขับรถขณะมีเมาเป็นเหตุให้ผู้อื่น
 ถึงแก่ความตาย โดยแบ่งเป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้

1) ปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อ
 สภาพแห่งความผิด ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หากพิจารณาโทษตามบทบัญญัติ
 ดังกล่าวแล้ว เห็นว่า ยังมีบทลงโทษผู้ที่กระทำความผิดค่อนข้างเบา ไม่เหมาะสมกับความผิดที่
 ผู้กระทำตั้งใจฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย แต่ในประเทศญี่ปุ่นมีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนด
 โทษอย่างเข้มงวดกับทั้งผู้ขับขี ผู้โดยสาร และผู้สนับสนุนในการเมาแล้วขับส่งผลให้ประเทศญี่ปุ่นมี
 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับในอัตราที่ต่ำหากเทียบกับประเทศในโซนเอเชียด้วยกัน
 ดังนั้นเมื่อมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวนี้ จึงเห็นควรปรับเพิ่มโทษความผิดตามบทบัญญัติดังกล่าว
 ให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย

2) ปัญหาการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสาร รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือ
 ผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งปัญหาที่ไม่มีการบัญญัติถึงการกำหนดโทษ อันเป็นผู้สนับสนุนตาม

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 86 จึงเห็นควรให้มีบทบัญญัติดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อช่วยในการควบคุมและป้องกันการกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งไม่มีบทบัญญัติถึงการกำหนดโทษของผู้ร่วมโดยสารหรือให้ไว้वानให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วย ผู้ที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่เมา

3) ปัญหาในการตีความกฎหมายกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา เนื่องจากผู้กระทำความผิดรู้ตัวเองอยู่แล้วว่าตนเองเมาสุรา แต่ก็ยังฝืนขับรถ จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ย่อมถือได้ว่าจำเลยกระทำความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา และมีสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายหรือไม่ และจำเลยสมควรที่จะได้รับโทษในฐานความผิดที่แตกต่างจากประมาทธรรมดา และอีกทั้งไม่สมควรให้มีเหตุบรรเทาโทษหรือลดโทษ เพราะจำเลยรับสารภาพ เนื่องจากหลักฐานในคดีนี้ที่จะเป็นข้อวินิจฉัยได้ว่าจำเลยมีความผิดจริงในฐานเมาแล้วขับหรือไม่ สามารถพิสูจน์ได้จากการตรวจวัดระดับความเข้มข้นของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของจำเลย

4) ปัญหาที่บทบัญญัติถึงการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดซ้ำที่ยังไม่มีความรุนแรงและไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษที่ไม่สำคัญต่อการกระทำที่เกิดขึ้น ปัญหาที่มีได้มีบทบัญญัติถึงการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดซ้ำ กรณีขับรถขณะมีเมมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนั้น ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์เลือดและปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำ และลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ได้อีกทางหนึ่ง

ดังนั้นจึงควรปรับปรุงกฎหมายให้เพิ่มโทษของการขับขี่พาหนะในขณะที่เมาสุราหรือเมาอย่างอื่นจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นประสบอุบัติเหตุและถึงแก่ชีวิต โดยการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้นกว่านี้ รุนแรงกว่านี้ อัตราโทษถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บุคคลทั่วไปเกรงกลัวต่อกฎหมาย ทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ทำให้บุคคลในสังคมตระหนักรู้ว่า เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์แล้วต้องไม่ขับพาหนะเลย รวมทั้งการเอาผิดกับผู้ร่วมเดินทางมาด้วยที่ไม่ยอมตัดเตือนผู้ขับขี่ รวมไปถึงการเอาผิดกับเจ้าของกิจการสถานบันเทิงที่ผู้ขับขี่พาหนะไปใช้บริการ ซึ่งทางร้านได้รู้ว่าผู้นั้นขับขี่ยานพาหนะมาใช้บริการด้วย เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะ กรณีขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้ศึกษาพบว่าข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) ควรมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมในเรื่องบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะที่ยังไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด และอัตราที่กำหนดบทลงโทษของการเมาแล้วขับขียานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อพิจารณาโทษตามบทบัญญัติ ยังมีบทลงโทษผู้ที่กระทำความผิดค่อนข้างเบา เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากการฝ่าฝืนบทกฎหมาย จึงเห็นควรปรับเพิ่มโทษความผิดตามบทบัญญัตินี้ให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมายนำโทษปรับหรือจำคุกตามประมวลกฎหมายอาญาอย่างเดียว โดยการห้ามขับขีพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิด ควรนำความเจริญทางเทคโนโลยีที่สามารถทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์ของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายจึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถบนท้องถนนให้ดียิ่งขึ้น และให้มีอัตราโทษสูงขึ้นเพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของความผิดและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด บางกรณีอาจนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูมาเป็นทฤษฎีหลักแทน และนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทน มาเป็นทฤษฎีรอง สำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำมีแนวโน้มแก้ไขได้ยาก ต้องนำทฤษฎีการลงโทษ เพื่อป้องกันมาเป็นหลัก เพื่อให้มีปริมาณโทษเพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู และให้มีผลเป็นการข่มขู่ยับยั้งให้ไม่กล้ากระทำความผิดอีก โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีการฝ่าฝืนมาตรา 43(2) กำหนดโทษให้หนักขึ้นตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้และกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้นเรื่อย ๆ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำเป็นระบบขึ้นบันได และให้มีอัตราโทษสูงขึ้นเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของความผิดที่ผู้กระทำได้ก่อให้เกิดขึ้น โดยมีเจตนารมณ์ในการให้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายซึ่งหลักในการบัญญัติอัตราโทษตามกฎหมายให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด

2) ควรมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 เรื่องการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสารหรือผู้ที่เดินทางไปกับยานพาหนะไปกับผู้ที่มีอาการเมา รวมถึงผู้ให้บริการสถานบันเทิงหรือผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปด้วยกับผู้กระทำความผิดฐาน

ขับรถในขณะที่เมาสุรา ผู้ศึกษาเห็นว่า ควรเพิ่มเติมกฎหมายลงโทษแก่ผู้ที่โดยสารมาด้วยหรือบุคคลผู้ ที่อนุญาตให้ผู้เมาสุราขับรถของตนเพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนช่วยเหลือมิให้มีการกระทำ ความผิดฐานเมาแล้วขับเกิดขึ้นและเป็นการรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 และควรลงโทษแก่ผู้ที่จำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ ผู้ที่จัดหารถหรือผู้ที่ให้वानให้ผู้อื่นขับรถในขณะที่มีเมา ในฐานะตัวการหรือผู้ใช้ โดย กฎหมายประเทศญี่ปุ่นเป็นแนวทางจะช่วยลดโอกาสที่ผู้กระทำความผิดรายนั้นจะหวนกลับไป กระทำความผิดซ้ำอีกครั้ง และทำให้เกิดจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมได้ โดยให้ ผู้กระทำความผิดต้องจ่ายค่าเสียหายให้แก่ครอบครัวผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หากผู้เสียชีวิตหรือ ได้รับบาดเจ็บเป็นเยาวชนให้ลงโทษหนักขึ้น โดยให้ผู้พิพากษาสามารถพิจารณาโทษสูงสุด โดย คำนึงถึงความรู้สึกรังเกี้ยวของครอบครัวผู้สูญเสียเป็นสำคัญ

3) ควรมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมในเรื่องการตีความกฎหมายกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่น โดยเจตนา ควรนำหลักกฎหมายของ ประเทศไต้หวัน ซึ่งมีสภาพแห่งความผิดร้ายแรงกว่า และควรแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษสำหรับ ความผิดฐานเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะ กรณีขับรถขณะมีเมาเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตาม มาตรา 160 ตรี วรรคท้าย ซึ่งเดิมบัญญัติไว้ว่า “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่น ถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” ผู้ศึกษาเห็นว่าควรแก้ไขเป็น “ถ้าการกระทำ ความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15 - 20 ปี หรือ ปรับตั้งแต่ 100,000 - 300,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” และควรต้องเสนอแนะแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ผู้ ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ควรจะปรับเปลี่ยนจากการกระทำโดย ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบันยังอิงอยู่กับการกระทำโดยประมาท จำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา เนื่องจากโอกาสที่จะ เกิดอุบัติเหตุมีสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรา มากถึง 6 เท่า ดังนั้น ในกรณีขับรถขณะมีเมาเป็นเหตุให้ ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่น โดยเจตนา

4) ควรมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมในเรื่องปัญหาบทลงโทษของการกระทำความผิดซ้ำที่ยัง ไม่มีความรุนแรงเพียงพอต่อสภาพแห่งความผิด ซึ่งมีการกระทำความผิดซ้ำที่ไม่เกรงกลัวต่อ กฎหมายและบทลงโทษที่ไม่สำนึกต่อการกระทำที่เกิดขึ้น ปัญหาที่มีได้มีบทบัญญัติถึงการป้องกันมิ

ให้มีการกระทำความผิดซ้ำกรณีข้อห้ามเฉพาะหรือเป็นอย่างอื่น ตามมาตรา 43(2) ดังนั้น เพื่อให้มีมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวซ้ำอีก จึงควรปรับปรุงกฎหมายให้มีความรุนแรงให้เพิ่มโทษขึ้น โดยปรับปรุงตามโทษปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด



บรรณานุกรม

- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2559). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2562). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ : กรุงเทพมหานคร พับลิชชิ่ง.
- กิติพงศ์ เกษมสิน. (2562). แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา. *วารสารวิทยาลัยสงฆ์นครลำปาง*, 8(2), 30-39.
- กรมการขนส่ง กลุ่มสถิติขนส่ง กองแผนงาน. (2565). รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ. สืบค้น 11 มิถุนายน 2564, จาก <https://data.go.th/dataset/259c3fda->
- กลุ่มสื่อสารองค์กร. (2564). *เหตุผลโทษ หรือ เหตุบรรเทาโทษ : คำนี้ในกฎหมายแปลว่าอะไร*. สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก <https://justicechannel.org/law-in-words/lawwordsection78>
- กองบังคับการปราบปราม. (2554). *สำนักอาชญาวิทยา*. สืบค้น 9 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.royalthaipolice.go.th>
- ข้อมูลศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (2564). *ผลสำรวจมาแล้วขับบาดเจ็บ-เสียชีวิต*. สืบค้น 29 ตุลาคม 2565, จาก <https://www.hfocus.org/content/>
- จิตติ ดิงศักดิ์. (2554). *เอกสารประกอบการบรรยาย กฎหมายอาญาและวิธีพิจารณาความอาญา*. กรุงเทพฯ : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิตติ ดิงศักดิ์. (2555). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอน 1*. กรุงเทพฯ : เนติบัณฑิตยสภา.
- เฉลิมฤทธิ์ สามาดี. (2564). *มาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย กรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรถบนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. *วารสารปัญญาปริทัศน์*, 6(1), 147-160.
- ชยุตพล รังกาแกม. (2544). *ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการ สวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครหลวงปทุมธานี* (Unpublished Independent study). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2549). *ความเป็นไปได้ในการกำหนดชั้นโทษและการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2557). *ทฤษฎีอาชญาวิทยา (หน่วยที่ 6)*. ใน *แนวทางการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง*. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ณิชนันท์ คุปตานนท์. (2562). *กฎหมายดื่มไม่ขับในญี่ปุ่น*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.bangkokbiznews.com/>
- ตะวัน กิรินวนันท์. (2557). *การนำระบบการปรับโดยค้ำถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำ ความผิดมาใช้ในประเทศไทย* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ถาวร เชาวน์วิจารย์. (2557). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายประเภท Mala Prohibita*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- ธนกศักดิ์ วิเศษรจนา. (2551). *ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามมาตรา 420: ศึกษากรณีความรับผิดชอบเพื่อ ละเมิด โดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- ธีระ สตินเดชารักษ์. (2563). *โครงการการศึกษาช่องว่างและแนวทางที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายต่อการลดพฤติกรรมกระเมาแล้วขับบนท้องถนนญี่ปุ่น*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2565, จาก [http://www.roadsafetythai.org/project-การบังคับ ใช้กฎหมาย-7.html](http://www.roadsafetythai.org/project-การบังคับใช้กฎหมาย-7.html)
- บังเอิญ เนียมศรี. (2558). *งานเอกสารวิชาการหลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 14 การบังคับใช้กฎหมายกรณีขับรถขณะเมาสุราเปรียบเทียบกับประเทศไทยกับญี่ปุ่น*. สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม: สำนักงานศาลยุติธรรม.
- ประธาน จุฬาโรจน์มนตรี. (2565). *กฎหมายอาญา ม. 59 - ม.106*. สืบค้น 4 มิถุนายน 2566, จาก https://www.thethaibar.or.th/thaibarweb/files/Data_web/downloads_doc/term1/prathan/pt1.pdf
- พรชัย ขันดี. (2558). *ทฤษฎีอาชญาวิทยา*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรังสิต.
- พิชิตชัย พุททวงศ์. (2558). *กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 5*. สืบค้น 11 ธันวาคม 2565, จาก <https://www.dailynews.co.th/news/2092036/>
- มัทยา จารุพันธ์. (2517). *ประมาทในทางละเมิด* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์, กรุงเทพฯ.
- มารีญา เทพสิทธิ์า. (2559). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุรา* (Unpublished Master's thesis) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2522). *พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522*. เล่ม 96 ตอนที่ 38 หน้า 1-40 ประกาศใช้ 15 มีนาคม 2522.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- รุจิรา ไชยลังกา. (2562). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการเยียวยาผู้เสียหาย ที่ได้รับผลกระทบจากการมาแล้วซ้ำ (Unpublished Master' s thesis). มหาวิทยาลัยพะเยา, พะเยา.
- วิลานีนี สิทธิโสภณ. (2560). เอกสารรายงานราชการ กลุ่มงานกฎหมาย 3 สำนักกฎหมาย คลังสารสนเทศ เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจร และการลงโทษต่อผู้กระทำผิด. กรุงเทพฯ : สถาบันนิติบัญญัติแห่งชาติ.
- ศุภวรรณ พันธุลีมาภินันท์. (2556). มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำผิดฐานขับรถขณะมีเมามาในประเทศไทย (Unpublished Master' s thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ.
- สันทักดิ์ เตียงลัดดาวงศ์. (2561). โทษจำคุกขั้นต่ำในประมวลกฎหมายอาญา (Unpublished Master' s thesis). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- สกุรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์. (2552). การบังคับคดีอาญา: ศึกษาการบังคับโทษปรับ. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สัญญา บัวเจริญ. (2554). สาเหตุการละเมิดสิทธิมนุษยชนในกระบวนการยุติธรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ. กรุงเทพฯ : สำนักงานสำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำ. สืบค้น 1 กุมภาพันธ์ 2566, จาก [www. https://www.researchgate.net/profile/Waiphot-Kulachai/](https://www.researchgate.net/profile/Waiphot-Kulachai/)
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2560). รายงานการผลการดำเนินงานควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. สืบค้น 10 ธันวาคม 2564, จาก <https://ddc.moph.go.th>.
- สมหมาย จันทร์เรือง. (2562). เจตนาต่อการกระทำความผิด. สืบค้น 12 มีนาคม 2565, จาก https://www.matichon.co.th/article/news_146316
- สุทธิชัย คำพานิช. (2557). มาตรการในการลงโทษความผิดฐานซ้ำซ้ำในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายประเทศไทย. สืบค้น 29 ตุลาคม 2565, จาก <https://grad.dpu.ac.th/upload/content>
- สุรศักดิ์ มีบัว. (2561). การกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะมีเมามาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น. วารสารการเมืองการปกครอง, 8(2), 116-130.
- หยุด แสงอุทัย. (2560). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- หยุด แสงอุทัย. โครงสร้างความคิดทางอาญา. สืบค้น 4 มิถุนายน 2566, จาก https://elcpg.ssr.u.ac.th/paiboon_ch/pluginfile.php/44/block_html/content/โครงสร้างความคิดทางอาญา1.pdf
- อดิศักดิ์ แก้ววงษา. (2558). ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุรา ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 6. *วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์*, 1(1), 128-136.
- อารี รุ่งพรทวีรัตน์. (2534). การบังคับใช้กฎหมายอาญาโดยกระบวนการยุติธรรมในประเทศไทย. สืบค้น 15 มิถุนายน 2565, จาก <https://www.car.chula.ac.th/display7.php?bib=b1261281>
- อินทิรา เมฆฉาย. (2559). มาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับรถขณะมึนเมา: ศึกษากรณีการบังคับใช้อุปกรณ์ตรวจวัดลมหายใจในรถยนต์. สืบค้น 15 มิถุนายน 2565, จาก <https://grad.dpu.ac.th/upload/content/files/>
- เอกุศล. (2477). กฎหมายอาญา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง คาสอนปริญาตรี. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์ และการเมือง.
- Chun. (2009). *Implementation, evaluation, visions of Korea national alcohol policy*. Retrieved December 10, 2021 from <http://cas.or.th/th/ medias>.
- Creatrip. (2018). กฎหมายดื่มแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้. สืบค้น 9 ธันวาคม 2564, จาก <https://www.creatrip.com/th/blog/7426>
- Hall, J. (1963). Negligence Behaviour Should Be Excluded from Penal Liability. *Columbia Law Review*, 63 (632), 636.
- He-rim, J. (2018). *Death of young soldier calls for tougher punishments for drunk driving*. Retrieved December 6, 2022, from <http://m.koreaherald.com/view.php?ud=2018111100>
- International Traffic Safety Data & Analysis Group. (2011). *IRTAD road safety 2010: Annual report*. Retrieved December 6, 2021, from <http://www.internationaltransportforum.org>.
- Korea Road Traffic Act*. Retrieved December 6, 2022, from <https://www.parliament.go.th>.
- Lawyer direct. (2019). *การกระทำความผิดโดยเจตนา*. Retrieved September 6, 2022, from <https://www.blockdit.com/>.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- MGR online. (2558). *บทเรียนจากญี่ปุ่น วิธีส่งต่อความ โหดร้ายให้เด็กแบบไม่โหดร้าย/สำรวจมณฑล สิบทิศิสมาน*. Retrieved December 6, 2022, from <https://mgronline.com/japan>.
- National. (2019). *Tougher DUI regulations to be enforced*. Retrieved September 1, 2022, from https://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/06/251_271129.html
- Park, P. (2008). Road accidents in Korea. *IATSS Research*, 32(2), 118-121.
- Reichel, R. (1999). *Comparative criminal justice systems: a topical approach* (7th edition). English: Pearson.
- Safe kids Thailand. (2562). *โครงการเด็กไทยปลอดภัย*. Retrieved September 1, 2022, from <http://safekidsthailand.com/wordpress>.
- Stephen, T. &Hemmens, H. (2010). *Criminological Theory: A Text/Reader*. English: Publisher Los Angeles.
- Traffic Injury Research Foundation. (2009). *Drinking and driving report: Recent trends and programmes*. Retrieved December 15, 2021 from [http:// www.brewersofeurope.org](http://www.brewersofeurope.org).
- The Standard. (2562). *ไต้หวันเพิ่มโทษเมาแล้วขับ ผู้โดยสาร โคนด้วย เมาแล้วขี่จักรยานก็ไม่รอด*. Retrieved September 1, 2022, from <https://thestandard.co/passengers-to-be-penalized-over-drink-driving-in-taiwan/>
- World Health Organizatio. (2007). *Global Road Safety Partnership*. Retrieved September 1, 2022, from <http://www.who.int/violence>.
- Yeh, Y. (2012). *Taiwan law*. Retrieved September 1, 2022, from <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0040012>
- Zaal, Z. (1994). Political Ecology and Land Degradatio. *Annual Review of Environment and Resources*, 36(1), 295-319.

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	กันตพัฒน์ สุขพานิช
วัน เดือน ปีเกิด	14 ธันวาคม 2535
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญานิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, 2559
ที่อยู่ปัจจุบัน	59/33 ม3 หมู่บ้าน นนทรี3 ถ.บางกรวยไทรน้อย ต. บางสีทอง อ.บางกรวย จว.นนทบุรี 11130
สถานที่ทำงาน	สถานีตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผบ.หมู่ (ป.) สภ.ชัยพฤกษ์

