

แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา*

GUIDELINE FOR THE IMPROVEMENT OF PUNISHMENT IN DRUNK DRIVING OFFENSE

กิติพงษ์ เกษมสิน**

Kitipong Kasemsin

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิธีการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดแต่ละกรณี ด้วยการศึกษาเชิงคุณภาพจากตำราเอกสารเกี่ยวกับการบัญญัติโทษอาญาสำหรับการขับขี่รถในขณะเมาสุราของประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และญี่ปุ่น รวมทั้งสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิที่ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรม จำนวน 8 ท่าน ประกอบด้วย ตำรวจ ทนายความ พนักงานอัยการ และผู้พิพากษา

ผลการศึกษา พบว่า แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราควรใช้โทษปรับที่มีอัตราสูงเป็นฐานในการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา ส่วนโทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษควรใช้กับการกระทำผิดที่มีความร้ายแรงมาก ๆ และต้องมีการจำแนกระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดเพื่อให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับหรือจำคุกได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังควรนำมาตรการทางเลือกแทนการจำคุกและมาตรการทางปกครองมาใช้ควบคู่กับโทษหลักเพื่อให้ผู้กระทำผิดปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่รถในขณะเมาสุรา

คำสำคัญ: การลงโทษ, ขับขี่รถในขณะเมาสุรา, โทษปรับ

ABSTRACT

This study aims to upbring how to develop the punishment for motorists while drunk That is appropriate for the offender and the seriousness of the offense in each case with a qualitative study from textbooks, documents on criminal convictions for drunk driving in Thailand and abroad

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา

** นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชานโยบายสังคม เอกบริหารงานยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์

including the United States, England and Japan, as well as interviewing the opinions of 8 experts in the judicial process consisting of police, lawyers, public prosecutors and the judge

The study found that the guidelines for the development of punishment for motorists while drunk should use a high rate penalty as a base to punish those driving while drunk. The imprisonment of a prison without waiting for punishment should be used with a very serious offense and must be classified at the seriousness of the crime so that the court can use the discretion to impose a fine or imprisonment appropriately. In addition, alternative measures should be used instead of imprisonment and administrative measures, along with the main punishment to allow offenders to change their attitude and driving behavior of driving while drunk

Keywords: Punishment, Drunk Driving, Fine

บทนำ

ในปี 2560 เว็บไซต์เวิลด์แอดลาส (www.worldatlas.com) จัดอันดับให้ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ของโลก ด้วยอัตราการตาย 36.2 ต่อแสนประชากร ซึ่งแสดงถึงความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยมีสาเหตุที่สำคัญคือ การขับขี่รถในขณะที่เมาสุราหรือเมาแล้วขับ¹

สถิติการคุมประพฤติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ของกรมคุมประพฤติในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา แสดงถึงจำนวนคดีขับขี่รถในขณะที่เมาสุราที่เข้าสู่การดำเนินงานของกรมคุมประพฤติเฉลี่ยสูงถึงประมาณ 42,000 คดีต่อปี โดยเป็นค่าเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2550 สะท้อนว่าแม้ประเทศไทยจะแก้ไขเพิ่มเติมโทษหลายครั้งในช่วงระยะเวลากว่า 20 ปี แต่ก็ยังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เป็นจำนวนมาก²

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้การแก้ไขปัญหาคดีขับขี่รถในขณะที่เมาสุราของประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมายังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร คือ ประชาชนไม่เกรงกลัวและไม่เชื่อมั่นต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กรณีที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดบทลงโทษของการขับขี่รถในขณะที่เมาสุราที่ยังไม่ทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บหรือเสียชีวิตไว้ในมาตรา 160 ตรี วรรคแรก ว่าต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่กลับมีผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราจำนวนไม่น้อยที่ถ่ายถอดทัศนคติกันว่า “ถ้าถูกจับคดีเมาแล้วขับ เมื่อขึ้นศาลก็ให้รับสารภาพ ศาลท่านก็จะเมตตาให้รอลงอาญา เหลือแต่จ่ายค่าปรับเพียงไม่กี่พันบาทและบำเพ็ญประโยชน์ก็จบเรื่อง ไม่น่ากลัวอะไร” อันแสดงให้เห็นว่าคนกลุ่มนี้ไม่กลัวบทลงโทษในแบบที่เรียกว่า “จำ-ปรับ-รอ” โดยเฉพาะคนที่มีเงินพอที่จะชำระโทษปรับ ซึ่งสอดคล้องกับที่เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับกล่าวไว้ว่า “...ปัจจุบันสถิติคนเมาแล้วขับสูงขึ้น สาเหตุมาจากไม่ปฏิบัติตาม

¹ World Health Organization, “Global status report on road safety 2015,” World Health Organization, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2560).

² กรมคุมประพฤติ, “สถิติการดำเนินงาน: สถิติ พ.ร.บ. จราจรทางบก,” กรมคุมประพฤติ, http://164.115.41.115/doc_dop/show_cates.php?pid=2&cateid=9 (สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2560).

กฎหมาย เพราะทราบว่าการกฎหมายทำอะไรไม่ได้ จึงไม่ยอมเป่าเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ทำให้ต้องแก้กฎหมาย กับอัตราโทษปรับน้อย และผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มีคำพิพากษาให้รอลงอาญา...”³ ปรากฏการณ์นี้ทำให้เกิดกระแสสังคมที่ไม่พอใจต่อการลงโทษแบบ “จำ-ปรับ-รอ” จนหลายภาคส่วนในสังคมเรียกร้องให้ศาลบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ด้วยการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราด้วยโทษจำคุกโดยไม่รอลงอาญา เพื่อให้การลงโทษมีผลในด้านข่มขู่ยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำผิดอีก

ผู้ศึกษาจึงเกิดคำถามต่อแนวทางการลงโทษที่เข้มงวดจริงจังว่า การจำคุกโดยไม่รอลงอาญาจะสามารถนำมาใช้กับทุกกรณีได้หรือไม่ และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายด้วยการใช้โทษปรับได้หรือไม่ รวมถึงยังมีวิธีการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดรูปแบบอื่นอีกหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายที่จะทำให้อุบัติเหตุทางถนนที่มาจากการขับขี่รถในขณะเมาสุราลดลง จึงเห็นว่าควรศึกษาแนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา โดยมียุทธศาสตร์เพื่อทราบแนวทางการกำหนดฐานความผิดและโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราในกฎหมายไทยและต่างประเทศ รวมทั้งแนวทางการใช้โทษจำคุกหรือโทษปรับเป็นฐานในการลงโทษความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา ไปจนสามารถเสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพของการลงโทษผู้กระทำผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราในประเทศไทย

การศึกษาครั้งนี้จะศึกษาเฉพาะการขับขี่รถในขณะเมาสุรา ในกรณีที่ยังไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 ตรี วรรคแรก เพราะ

1. การขับขี่รถในขณะเมาสุราตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรก เป็นองค์ประกอบพื้นฐานของความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราทั้งหมด การพัฒนาแนวทางการลงโทษผู้กระทำผิดในบริบทนี้จึงเป็นส่วนสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถในขณะเมาสุรา

2. การขับขี่รถในขณะเมาสุราตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรก เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายบทเดียว จึงเพียงพอที่จะทำการศึกษาโดยใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นหลัก ในขณะที่การขับขี่รถในขณะเมาสุราที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายหรือชีวิตของผู้อื่นซึ่งเป็นการผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 ตรี วรรค 2 – วรรค 4 เป็นการกระทำผิดกรรมเดียวผิดกฎหมายหลายบท เพราะนอกจากจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้ว ยังเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาอีกด้วย ดังนั้นความผิดที่เกิดขึ้นจึงมีโอกาสนี้ที่ผู้พิพากษาจะพิจารณากำหนดโทษตามประมวลกฎหมายอาญาให้หนักกว่าโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งจะทำให้ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาการลงโทษของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นี้ไม่ถูกนำไปใช้

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิธีการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราที่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดแต่ละกรณี

³ ไทยรัฐ, “ถอดบทเรียนผู้ป่วนเพิ่มโทษเมาแล้วขับ “จำ-กักขัง” แทนรอลงอาญา,” ไทยรัฐ, <https://www.thairath.co.th/content/493240> (สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2560).

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยแบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น 2 วิธี คือ

1. การศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการทบทวนวรรณกรรมจากหนังสือ บทความทางวิชาการ และงานวิจัยเกี่ยวกับการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด และการบัญญัติโทษทางอาญาสำหรับ ความผิดฐานขบขี้รถในขณะเมาสุราของประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และญี่ปุ่น จากนั้นศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของรูปแบบการบัญญัติโทษทางอาญาของความผิดเกี่ยวกับการขบ ขี้รถในขณะเมาสุราในกฎหมายไทยและต่างประเทศ เพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาแนวทางการ ลงโทษผู้ขบขี้รถในขณะเมาสุรา

2. การศึกษาภาคสนาม (Field Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิง ลึก (In-Depth Interview) ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรม จำนวน 8 ท่าน ประกอบด้วย ตำรวจ ทนายความ พนักงานอัยการ และผู้พิพากษา

ผลการวิจัย

การศึกษาแนวทางการกำหนดฐานความผิดและโทษสำหรับความผิดฐานขบขี้รถในขณะเมา สุราของต่างประเทศ

ผลการศึกษากฎหมายที่บัญญัติความผิดและบทลงโทษสำหรับการขบขี้รถในขณะเมาสุราของ ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น พบรายละเอียดที่น่าสนใจ ดังนี้

1. การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินว่าผู้ขบขี้รถมีความผิดไม่

(1) ประเทศอังกฤษกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเมาอยู่ที่ 80 มิลลิกรัม เเปอร์เซ็นต์

(2) ประเทศสหรัฐอเมริกา แม้ว่ากฎหมายภายในของแต่ละมลรัฐจะมีความแตกต่างกัน แต่ก็ ใช้เกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเมาสุราในอัตราเดียวกัน (ยกเว้นมลรัฐ Utah ที่เปลี่ยนมาใช้ปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ทุกกรณีในปี 2019) โดยแบ่งออกเป็น 3 เกณฑ์ คือ ถือว่าเมาเมื่อ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขบขี้รถที่มีอายุตั้งแต่ 21 ปีขึ้นไปหรือผู้ ขบขี้รถทั่วไป และปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขบขี้รถที่มีอายุน้อย คือ มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ส่วนผู้ขบขี้รถเพื่อการพาณิชย์กฎหมายกำหนดให้ใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นเกณฑ์

(3) ประเทศญี่ปุ่นกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่ามีความผิดไว้ 2 เกณฑ์ คือ กรณีที่หนึ่งถือว่าผู้ขบขี้ที่มีอาการเมาเมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า และกรณีที่สองถือว่าการขบขี้รถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์เมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า

2. การกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษ

(1) ประเทศอังกฤษกำหนดฐานความผิดไว้ 2 ฐานความผิด โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์และ พฤติการณ์ของผู้ขบขี้เป็นองค์ประกอบของฐานความผิดและกำหนดบทลงโทษที่มีความรุนแรงของระวางโทษ

แปรผันตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและพฤติกรรมของผู้กระทำผิดที่เป็นองค์ประกอบของความผิดนั้น ๆ คือ

(1.1) กรณีที่ไม่สามารถรับผิดชอบในการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่แอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่อยู่ในสภาพที่ขับได้จากการดื่ม มีระวางโทษจำคุก 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,500 ปอนด์ หรือห้ามขับรถ

(1.2) กรณีขับขี่หรือพยายามขับขี่ในขณะที่แอลกอฮอล์เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด (80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) หรือไม่อยู่ในสภาพที่ขับได้จากการดื่ม มีระวางโทษจำคุก 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือห้ามขับรถอย่างน้อย 1 ปี หรือห้ามขับรถ 3 ปี หากกระทำผิดซ้ำในระยะเวลา 10 ปี

(2) ประเทศสหรัฐอเมริกา มีหลักการร่วมกันของกฎหมายในแต่ละมลรัฐ คือ การกำหนดฐานความผิดโดยใช้จำนวนครั้งที่กระทำผิดเป็นองค์ประกอบสำคัญ และกำหนดบทลงโทษให้แปรผันตามจำนวนครั้งที่กระทำผิด

ภาพประกอบที่ 1: การกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษของประเทศสหรัฐอเมริกา

ข้อหาขับรถในขณะเมาสุรา	North Dakota	Montana	Utah	New York
ครั้งที่ 1	ไม่มีโทษจำคุก	จำคุก 24 ชม. – 6 เดือน	จำคุก 2 – 180 วัน	ไม่มีโทษจำคุก
	ปรับ 500-750	ปรับ 600-1,000	ปรับอย่างน้อย 1,310	ปรับ 500-1,000
ครั้งที่ 2	จำคุก 10 วัน	จำคุก 5 วัน – 1 ปี	10 – 180 วัน	จำคุกอย่างน้อย 5 วัน
	ปรับ 600-1,000	ปรับ 1,200-2,000	ปรับอย่างน้อย 1,560	ปรับ 500-5,000
ครั้งที่ 3	จำคุก 120 วัน	จำคุก 30 วัน – 1 ปี	62 วัน – 5 ปี	จำคุกอย่างน้อย 10 วัน
	ปรับ อย่างน้อย 2,000	ปรับ 2,500-5,000	ปรับอย่างน้อย 2,850	ปรับ 500-10,000
ครั้งที่ 4	จำคุก 180 วัน			
	ปรับอย่างน้อย 2,000			
ครั้งที่ 5	จำคุกไม่เกิน 5 ปี			
	ปรับไม่เกิน 5,000			

(3) ประเทศญี่ปุ่นกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราไว้ 2 ฐานความผิด โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่แตกต่างกันเป็นองค์ประกอบสำคัญของฐานความผิดและกำหนดบทลงโทษให้แปรผันตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ดังนี้

(3.1) ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า เป็นระดับที่ถือว่าผู้ขับขี่มีอาการเมา มีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(3.2) ผู้ขับขี่รถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า ถือว่าเป็นการขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ มีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือทั้งจำทั้งปรับ

เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราของต่างประเทศและประเทศไทย

1. กฎหมายไทยกำหนดฐานความผิดสำหรับการขับขี่รถในขณะเมาสุราไว้ฐานความผิดเดียว คือ มาตรา 160 ตรี วรรคแรก ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งไม่ว่าการกระทำผิดจะมีพฤติการณ์แตกต่างกันอย่างไรก็ถือเป็นความผิดฐานเดียวกันและต้องรับผิดตามระวางโทษเดียวกันทุกกรณี เช่น ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 และ 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุต่างกันถึง 37 เท่า แต่กลับเป็นความผิดฐานเดียวกันและถูกพิจารณาโทษจากระวางโทษเดียวกัน ซึ่งเป็นข้อจำกัดการใช้ดุลพินิจของศาลในการปรับข้อกฎหมายและกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำผิด

ในขณะที่กฎหมายต่างประเทศมีฐานความผิดเกี่ยวกับการขับขี่รถภายหลังจากการดื่มสุรามากกว่าหนึ่งฐานความผิดและมีองค์ประกอบของความผิดที่แตกต่างกัน ทำให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและได้สัดส่วนกับการกระทำผิดมากกว่ากรณีที่มีเพียงฐานความผิดเดียว เช่น การกระทำผิดกฎหมายญี่ปุ่น กรณีที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 30 แต่ไม่ถึง 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเป็นคนละฐานความผิดและต้องถูกพิจารณาระวางโทษที่แตกต่างกันกับกรณีที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป

2. กฎหมายไทยนำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำผิดมาใช้เป็นองค์ประกอบของฐานความผิดคือ แอลกอฮอล์ในร่างกายและอายุของผู้ขับขี่รถ ในขณะที่เป็นองค์ประกอบสำหรับพิจารณาว่าผู้ขับขี่รถเมาสุราหรือไม่เท่านั้น โดยถือว่าเป็นความผิดฐานเดียวกันและต้องรับโทษตามระวางโทษเดียวกันทั้งสิ้น

ในขณะที่กฎหมายต่างประเทศบัญญัติให้นำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำผิดมาใช้ประกอบการพิจารณาความผิดทั้งข้อเท็จจริงสำหรับประกอบการพิจารณาว่าผู้ขับขี่รถเมาสุราหรือไม่ และข้อเท็จจริงที่ใช้พิจารณาความร้ายแรงของการกระทำผิด ดังนี้

(1) ข้อเท็จจริงที่เป็นองค์ประกอบในการพิจารณาว่าผู้ขับขี่รถเมาสุราหรือไม่ ได้แก่ ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย อายุของผู้ขับขี่รถ และอาชีพของผู้ขับขี่รถ ที่ใช้พิจารณาร่วมกันว่าผู้ขับขี่รถอยู่ในอาการเมาสุราหรือไม่

(2) ข้อเท็จจริงที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

การกำหนดให้มีเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่าหนึ่งเกณฑ์ และใช้แต่ละเกณฑ์เป็นองค์ประกอบของฐานความผิดที่แตกต่างกัน ดังเช่นกรณีที่กฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้ปริมาณ

แอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นองค์ประกอบของความผิดฐานขับขีรถในขณะเมาสุรา ส่วนปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นองค์ประกอบของความผิดฐานขับขีรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ เช่นนี้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดแต่ละระดับย่อมสื่อถึงระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดที่ผู้ขับขี่แต่ละคนได้ละเมิดกฎหมาย

จำนวนครั้งที่กระทำผิด เป็นข้อเท็จจริงที่แสดงถึงระดับการขาดความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของบุคคลอื่น และความไม่เข็ดหลาบต่อการถูกลงโทษ ดังเช่นกฎหมายสหรัฐอเมริกาที่ยังทำผิดบ่อยครั้งก็ยังคงรับโทษสูงขึ้น

3. โทษปรับเป็นโทษที่ทั้งสี่ประเทศที่ศึกษาเลือกใช้กับทุกฐานความผิด ไม่ว่าจะเป็นอัตราโทษระดับสูงหรือระดับต่ำ ส่วนโทษจำคุกนั้น กฎหมายของมลรัฐ North Dakota และ Utah ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้กำหนดระวางโทษจำคุกไว้สำหรับการกระทำผิดครั้งแรก

4. เปรียบเทียบอัตราโทษปรับของแต่ละประเทศกับรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่มีความเสมอภาคของอำนาจซื้อ [GDP (PPP) per Capita] สะท้อนว่าประเทศญี่ปุ่นมีอัตราโทษปรับสูงที่สุดในบรรดา 4 ประเทศที่ทำการศึกษา โดยญี่ปุ่นมีค่าเปรียบเทียบอัตราโทษปรับกับรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่มีความเสมอภาคของอำนาจซื้อเท่ากับร้อยละ 21.12 หรือหมายถึงว่า หากผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราในประเทศญี่ปุ่นและถูกลงโทษปรับในอัตราสูงสุด จะถูกปรับถึงร้อยละ 21.12 ของรายได้เฉลี่ยต่อหัว อันดับรองลงมา คือ ประเทศอังกฤษ ร้อยละ 14.88 และไทย ร้อยละ 3.41 ส่วนสหรัฐอเมริกามีอัตราโทษปรับต่ำที่สุด คือร้อยละ 2.20

แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถในขณะเมาสุราของไทยและต่างประเทศ ร่วมกับการสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิที่ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมพบว่า

1. ไม่ควรใช้โทษจำคุกเป็นฐานในการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราเป็นการทั่วไป แต่อาจใช้เป็นทางเลือกในการลงโทษสำหรับกรณีที่พฤติการณ์การกระทำผิดมีความร้ายแรงมาก ๆ เนื่องจากมาตรา 160 ตีร วรรคแรก กำหนดระวางโทษจำคุกไว้ไม่เกิน 1 ปี อันเป็นโทษจำคุกระยะสั้น เมื่อเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียของการใช้โทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษกับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราจะเห็นว่าการจำคุกมีข้อเสียต่อตัวผู้กระทำผิดและบุคคลรอบข้างมากกว่าข้อดี เช่น การจำคุกจะทำให้ผู้กระทำผิดถูกตีตราจากสังคมว่าเป็นคนขี้คุก ถูกสังคมรังเกียจ ไม่ไว้วางใจ ปิดกั้นโอกาสทางสังคม ตกงาน สูญเสียรายได้ระหว่างที่ถูกจำคุก หากมีบุคคลอื่นที่ต้องพึ่งพารายได้ของผู้กระทำผิดในการเลี้ยงชีพก็ย่อมได้รับผลกระทบตามไปด้วย

ผลร้ายของโทษจำคุกใช้ได้ผลเฉพาะกับผู้รู้สึกว่าการถูกจำคุกมีผลกระทบต่อตัวเขาเท่านั้น ในขณะที่มีบางคนที่ผลร้ายจากการถูกลงโทษไม่กระทบกับการใช้ชีวิตของเขา เขาก็จะไม่กลัว ส่วนด้านห้วงเวลาการจำคุกระยะสั้น ทำให้ไม่มีระยะเวลาเพียงพอที่จะสามารถแก้ไขฟื้นฟูจิตใจและพฤติกรรมของผู้กระทำผิดได้ นอกจากนี้ยังมีความผิดอื่นที่มีความร้ายแรงมากกว่าความผิดนี้ แต่กฎหมายก็ยังให้อำนาจศาลพิจารณาใช้มาตรการเลี้ยงการจำคุกได้

แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องใช้โทษจำคุกกับบางกรณีที่มีพฤติการณ์ร้ายแรงเพื่อเป็นการตัดโอกาสการกระทำผิดและเป็นการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน เช่น ผู้กระทำผิดติดนิสัย หรือผู้กระทำผิดที่มีปริมาณแอลกอฮอล์สูงมาก ๆ เป็นต้น

2. รูปแบบของโทษปรับที่เหมาะสมสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพของการลงโทษ คือ การใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นฐานในการลงโทษ เพราะโทษปรับมุ่งกระทำต่อทรัพย์สินของผู้ถูกลงโทษจึงเหมาะสมกับสังคมทุนนิยมในปัจจุบัน และไม่ก่อให้เกิดการตีตราจากสังคม รวมถึงสามารถกำหนดโทษให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำผิดและพฤติการณ์การกระทำผิดได้ง่าย โดยเริ่มจากการแก้ไขระวางโทษปรับสูงสุดให้สูงกว่าปัจจุบันที่กำหนดไว้ในมาตรา 160 ตรี วรรคแรก จากระวางโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท แก้ไขเป็น 5,000 – 40,000 บาท เพื่อขยายขอบเขตการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับของผู้พิพากษาให้กว้างขึ้น และสามารถลงโทษหนักเป็นขั้นบันไดตามลักษณะของผู้กระทำผิดและความร้ายแรงของการกระทำผิดได้ โดยที่โทษปรับแต่ละขั้นมีความแตกต่างกันมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำผิดและประชาชนทั่วไปรับรู้ได้ถึงความผลร้ายของโทษที่สัมพันธ์กับความร้ายแรงของการกระทำผิดแต่ละระดับ

3. จำแนกระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด เพื่อให้ศาลใช้เป็นเกณฑ์ประกอบการพิจารณา กำหนดโทษว่าการกระทำผิดแต่ละกรณีควรถูกลงโทษหนักเบาอย่างไร โดยพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด ลักษณะขององค์ประกอบที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

(3.1) กำหนดฐานความผิดไว้มากกว่าหนึ่งฐานความผิด โดยมีองค์ประกอบความผิดและบทลงโทษที่แตกต่างกันซึ่งจะเป็นตัวที่แสดงให้เห็นความแตกต่างของพฤติการณ์การกระทำผิดและระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดอย่างชัดเจน

(3.2) ข้อเท็จจริงของการกระทำผิดซึ่งเป็นองค์ประกอบความผิดที่แสดงถึงระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

- ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษไว้มากกว่าหนึ่งฐานความผิด เช่น กฎหมายญี่ปุ่นที่กำหนดให้การมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่า เป็นความผิดฐานขับขีรถในขณะที่เมาสุรา มีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และหรือไม่เกิน 1,000,000 เยน ในขณะที่กรณีที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่า เป็นความผิดฐานขับขีรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี และหรือไม่เกิน 500,000 เยน จากตัวอย่างจะเห็นอย่างชัดเจนว่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าเป็นการกระทำผิดที่มีความร้ายแรงมากกว่า ซึ่งต้องถูกพิจารณาโทษที่รุนแรงมากกว่าตามไปด้วย

- จำนวนครั้งที่กระทำผิด เป็นข้อเท็จจริงที่มีความชัดเจนในตัวเองแล้วว่า ยิ่งผู้ขับขีรถกระทำผิดบ่อยครั้งก็ยิ่งสมควรที่จะถูกลงโทษให้รุนแรงมากขึ้น เพราะแสดงถึงความละเลยต่อการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ หรือเป็นการกระทำผิดติดนิสัย

- ข้อเท็จจริงที่แสดงถึงความรับผิดชอบพิเศษของผู้กระทำผิด คือ ผู้ที่ขับขีรถเพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากผู้ขับขีรถกลุ่มนี้จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบต่อสวัสดิภาพของผู้คนที่ใช้รถใช้ถนน ทั้งผู้ที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนและผู้อื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันมากกว่าผู้ขับขีรถประเภทอื่น โดยจากการศึกษาพบว่าควรกำหนดเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่ถือว่าเมาสำหรับผู้ขับขีรถประเภทนี้ให้น้อยกว่าผู้ขับขีรถประเภทอื่น ๆ คือ กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเมาไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งก็คือห้ามผู้ขับขีรถเพื่อการพาณิชย์มีแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างเด็ดขาด และถือว่ากรณีผู้ขับขีรถเพื่อการพาณิชย์มีแอลกอฮอล์ในเลือดแม้เพียงเล็กน้อยก็เป็นความผิดที่ร้ายแรง

4. ควรนำมาตรการทางเลือกแทนการจำคุกมาใช้ควบคู่กับการใช้โทษอาญาลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราด้วย เพื่อให้เกิดกระบวนการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถในขณะเมาสุราและสร้างความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยส่วนรวมให้กับผู้กระทำผิด ผู้ทรงคุณวุฒิท่านหนึ่งกล่าวว่า “ภายหลังจากที่มีคำพิพากษาให้ลงโทษผู้กระทำผิด ถ้ามีการกำหนดระยะเวลาและเงื่อนไขให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตาม ไม่ว่าจะเป็นการคุมประพฤติด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวที่สามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ หรือมาตรการพักใช้ใบอนุญาต การสั่งให้อบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางท้องถนน หรือแม้แต่การเข้าบำบัดการติดสุรา เงื่อนไขเหล่านี้ทำให้ช่วงเวลานี้จะเป็นเวลาทองที่รัฐจะสามารถใช้อำนาจบังคับให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตามแนวทางที่รัฐกำหนดเพื่อให้ผู้นั้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถในขณะเมาสุราอันเป็นการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุได้ในทางตรงข้ามถ้าผู้นั้นไม่มีคำพิพากษาที่กำหนดเงื่อนไขไว้ รัฐไม่มีทางที่จะบังคับให้ประชาชนทั่วไปไปปฏิบัติเช่นนี้ได้เลย ดังนั้นรัฐจึงควรใช้เวลาในช่วงนี้ให้คุ้มค่า”

มาตรการทางเลือกแทนการจำคุกที่เหมาะสมกับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา เช่น การทำงานบริการสังคม การใช้ศูนย์เลี้ยงโทษจำคุก การคุมประพฤติด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวที่มีระบบตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากเหงื่อของผู้ถูกคุมประพฤติ นอกจากนี้ยังมีมาตรการทางปกครองที่สามารถใช้ควบคู่กับโทษอื่น ๆ เช่น มาตรการพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือการห้ามขับรถภายในระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

1. ไม่ควรเพิ่มความรุนแรงของการลงโทษด้วยการใช้โทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษเป็นฐานในการลงโทษกรรมการขับขี่รถในขณะเมาสุรา แต่ควรใช้โทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษกับการกระทำผิดบางกรณีที่มีความร้ายแรงมาก ๆ

2. ควรใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นฐานของการลงโทษ โดยแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรับขึ้นสูงตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรกของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จากเดิมอัตราโทษปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท เป็นโทษปรับ 5,000 – 40,000 บาท เพื่อให้สอดคล้องกับความสำคัญของปัญหา และให้ผู้พิพากษาสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับได้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและได้สัดส่วนกับพฤติการณ์แห่งคดีมากยิ่งขึ้น

3. ควรจำแนกระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดออกเป็น 4 ระดับ และบัญญัติไว้ในบทแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 ตรี เพื่อช่วยเสริมประสิทธิภาพในเชิงข่มขู่ยับยั้งโดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์และอาชีพขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์เป็นเกณฑ์ในการจำแนก ดังนี้

มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 51 - 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

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

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 – 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์ และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 – 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 - 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 - 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 - 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 - 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 - 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

4. ควรกำหนดข้อบังคับของประธานศาลฎีกาโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดโทษปรับในอัตราสูงเป็นพื้นฐานในการลงโทษ ส่วนการลงโทษด้วยโทษจำคุกควรใช้ในกรณีที่ศาลเห็นว่าพฤติการณ์แห่งคดีมีความร้ายแรงมากเกินกว่าที่จะใช้โทษปรับ นอกจากนั้น การกำหนดโทษยังต้องแปรผันตามระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดที่มีปริมาณแอลกอฮอล์, จำนวนครั้งที่กระทำผิด และอาชีพขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์เป็นเกณฑ์

5. ควรนำมาตรการทางเลือกแทนการจำคุกอื่นๆ เช่น การทำงานบริการสังคม หรือการคุมประพฤติ ด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวที่มีระบบตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากเหงื่อของผู้ถูกคุมประพฤติ รวมถึงมาตรการทางปกครอง เช่น มาตรการพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือการห้ามขับรถภายในระยะเวลาที่กำหนด มาใช้ควบคู่กับโทษอาญาเพื่อส่งเสริมให้เกิดกระบวนการที่ทำให้ผู้กระทำผิดปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุของปัญหาการขับขี่รถในขณะเมาสุราที่แท้จริงได้

เอกสารอ้างอิง

กรมคุมประพฤติ. “สถิติการดำเนินงาน: สถิติ พ.ร.บ. จราจรทางบก.” กรมคุมประพฤติ. http://164.115.41.115/doc_dop/show_cates.php?pid=2&cateid=9 (สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2560).

ไทยรัฐ. “ถอดบทเรียนญี่ปุ่นเพิ่มโทษมาแล้วขับ "จำ-กักขัง" แทนรอลงอาญา.” ไทยรัฐ, <https://www.thairath.co.th/content/493240> (สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2560).

World Health Organization. “Global status report on road safety 2015.” World Health Organization, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2560).