

มาตรการทางเลือกอื่นในการป้องกันและปราบปรามความผิดฐานขี้ขี้
ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ชนิสรา ปั้นอินทร์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมมยงค์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2563

**Alternate Measures for Prevention and Suppression of Alcoholic
Driving Offense under the Land Transportation Act B.E.2522**

Chanitsara Panin

**A Thesis Submitted in Part Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Masters of Laws**

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

2020



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต


หัวข้อวิทยานิพนธ์ มาตรการในการเพิ่มโทษความผิดฐานจับขังระหว่างเมาสุรา
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
เสนอโดย นางสาวชนิสรา ปั่นอินทร์
สาขาวิชา นิติศาสตร์
หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์อัจฉริยา ชูตินันท์
ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว


.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสินิท)


.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(รองศาสตราจารย์อัจฉริยา ชูตินันท์)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กรรภิรมย์ โกมลารสุน)

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ รับรองแล้ว


..... คณบดีคณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนเชื้อสกุล)
วันที่ เดือน พ.ศ.

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางเลือกอื่นในการป้องกันและปราบปรามความผิดฐาน จับขี้ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
ชื่อผู้เขียน	ชนิสรา ปั่นอินทร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ อัจฉริยา ชูตินันท์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษามาตรการทางเลือกอื่นในการป้องกันและปราบปรามความผิดฐานจับขี้ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในกรณีที่ผู้จับขี้รถในขณะเมาสุรา ซึ่งไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ มีการกระทำความผิดซ้ำขึ้นอีก วิธีการศึกษาเป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายทั้งของต่างประเทศและในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษความผิดฐานจับขี้ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ผลการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีบทกำหนดโทษผู้จับขี้ระหว่างเมาสุราไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เจ็ดหลาบได้ เนื่องจากได้มีการกระทำความผิดครั้งแรก แล้วก็จะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 และครั้งต่อ ๆ ไปอีก ดังนั้นจึงเห็นควรเพิ่มมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้จับขี้ระหว่างเมาสุราเพื่อให้ผู้จับขี้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก ด้วยการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 ตรี ควรจะมีการจำแนกกระทำความผิดร้ายแรงของการกระทำความผิดเพื่อให้ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดโทษปรับ หรือโทษจำคุกสัดส่วนเหมาะสม

Thesis Title	Alternate Measures for Prevention and Suppression of Alcoholic Driving Offense under the Land Transportation Act B.E.2522
Author	Chanitsara Panin
Thesis Advisor	Associact Professor Achariya Chutinun
Department	Law
Academic Year	2019

ABSTRACT

This study to protect the objective for Other alternative measures in the prevention and suppression offense of driving while intoxicated. According to the Road Traffic Act 2522 B.E.in case of driver ride a car while drunk liquor doesn't revere to build the penalty provision of a law there is mistake repeated behavior goes up again the way this study form idea document theory and both of imported goods law and Thailand at pertaining to something legislative measure in penalty driver car expansion while drunk liquor fallows act of traffic legislation by B.E. 2522

The study found that act of traffic legislation by B.E.2522 driver penalty ride a car while drunk punishing doer base mistake drive a car while therefore, it is recommended to increase the legal measures to punish the driver during drunk driving so that the driver is afraid not to dare to repeat the offense again With the amendment of the road traffic act 2522, Section 160 ter, there should be a classification of the severity of the offense so that the court can exercise discretion in determining the fine. or the appropriate proportion of imprisonment

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์เนื่องจากได้รับความกรุณาจากท่าน รองศาสตราจารย์ อัจฉริยา ชูตินันท์ ที่รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้สละเวลาอันมีค่า เพื่อให้ความรู้ คำแนะนำ การปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ความช่วยเหลือและให้ความเมตตาแก่ผู้เขียนเป็นอย่างดีเสมอมาเพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความครบถ้วน ถูกต้อง และสมบูรณ์ที่สุด ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่าน รองศาสตราจารย์ ดร.ปภังกร ศรีสนิท ที่กรุณาได้รับ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กรรภิรมย์ โกมลารชุน ซึ่งได้กรุณาได้รับ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ท่านได้ให้คำชี้แนะทางกฎหมาย ให้ความรู้อันเป็นประโยชน์ ตลอดจนการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

สุดท้ายนี้ ผู้เขียน ขอกราบขอบพระคุณบิดามารดา ซึ่งเป็นแรงใจอันมีค่าและสำคัญที่สุดของผู้เขียนซึ่งเป็นผู้สนับสนุน ส่งเสริม และเป็นแรงผลักดันให้แก่ผู้เขียนในทุก ๆ ด้านมาโดยตลอด จึงส่งผลทำให้การศึกษาระดับมหาบัณฑิตของผู้เขียนสำเร็จลุล่วงได้ในที่สุด

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและความรู้ สามารถก่อให้เกิดเป็นประโยชน์แก่ การศึกษาหรือในทางปฏิบัติใด ๆ ผู้เขียนขอมอบความดีทั้งหมดแต่บิดา มารดา ครูอาจารย์ ผู้มีพระคุณทุกท่านตลอดจนผู้แต่งหนังสือ ตำรา บทความและข้อเขียนทั้งหลายที่ผู้เขียนได้ใช้ในการศึกษาค้นคว้าในการจัดทำและอ้างอิงถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ชนิสรา ปันอินทร์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฉ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ช
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 สมมุติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	5
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....	5
2. แนวคิดและทฤษฎีมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษความผิดฐานขบขี้ระหว่างเมาสุรา ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	7
2.1 หลักประกันในกฎหมายอาญา.....	7
2.2 แนวคิดและวิวัฒนาการในการลงโทษและการเพิ่มโทษทางอาญา.....	11
2.3 วัตถุประสงค์ในการลงโทษ.....	24
2.4 ลงโทษให้ได้สัดส่วน.....	26
2.5 หลักการและเหตุผลในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.....	31
3. แนวทางการลงโทษความผิดฐานขบขี้ระหว่างเมาสุราตามกฎหมายของต่างประเทศ.....	40
3.1 แนวทางการลงโทษความผิดฐานขบขี้ระหว่างเมาสุราตามระบบกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์.....	40
3.2 แนวทางการลงโทษความผิดฐานขบขี้ระหว่างเมาสุราตามระบบกฎหมายของประเทศซีวิลลอว์.....	48
3.3 เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษความผิดฐานขบขี้ระหว่างเมาสุราตามระบบกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์และประเทศซีวิลลอว์.....	52

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.4 การลงโทษผู้ที่กระทำผิดซ้ำฐานจับขี้อาระหว่างมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยใช้เครื่องมือ Ignition Interlock Device.....	56
4. วิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษความผิดฐานจับขี้อาระหว่างเมาสุราตามกฎหมายไทยกับต่างประเทศ.....	60
4.1 วิเคราะห์ผลกระทบจากแอลกอฮอล์ที่มีต่อสมรรถนะการจับขี้อและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ.....	60
4.2 วิเคราะห์ข้อจำกัดเกี่ยวกับบทลงโทษที่ยังไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำผิดฐานจับขี้อาระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.....	61
4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษความผิดฐานจับขี้อาระหว่างเมาสุราตามกฎหมายไทยและต่างประเทศ.....	64
4.4 ความเหมาะสมและ เหตุผลความจำเป็นในการใช้มาตรการทางเลือกอื่นเพื่อป้องกันและปราบปรามความผิดฐานจับขี้อาระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	68
4.5 มาตรการทางเลือกอื่นที่เหมาะสมในการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำผิดฐานจับขี้อาระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ (Ignition Interlock Device).....	69
5. สรุปผลการศึกษา.....	71
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	71
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	75
บรรณานุกรม.....	77
ประวัติผู้เขียน.....	82

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	รายงานสรุปจำนวนคดีอุบัติเหตุจรรยาทางบก ปี พ.ศ. 2559-2562.....	2
1.2	ความสัมพันธ์ระหว่างความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจรรยา.....	3
3.1	ข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ของประเทศอังกฤษ.....	40
3.2	อัตราโทษของความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราของประเทศอังกฤษ.....	41
3.3	สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจรรยาทางบกที่เกิดจากความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี ค.ศ.2013-2017.....	44
3.4	การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ในรัฐเท็กซัส.....	44
3.5	อัตราโทษสำหรับบุคคลที่บรรลุนิติภาวะ.....	45
3.6	อัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ.....	46
3.7	สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจรรยาทางบกที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะระหว่างเมาสุราในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี ค.ศ.2013-2017.....	47
3.8	ปริมาณแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศเวียดนาม.....	48
3.9	อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม.....	49
3.10	แสดงความผิดและบทลงโทษของประเทศญี่ปุ่น.....	51
3.11	เปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศต่าง ๆ.....	53
3.12	เปรียบเทียบอัตราค่าปรับของประเทศต่าง ๆ.....	54
3.13	โทษจำคุกกรณีเมาแล้วขับของประเทศต่าง ๆ.....	55

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

องค์การอนามัยโลก (WHO) ¹ ได้รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลก ปี 2561 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคน ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเหล่านี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จักรยานและคนเดินถนน อย่างไรก็ตามจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2561 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 22,491 คน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2559 จำนวน 2,000 คน งานความปลอดภัยทางถนนปี 2018 ขององค์การอนามัยโลกชี้ว่า ไทยยังติดอันดับ 1 ใน 10 ประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในโลก แม้จำนวนผู้เสียชีวิตจะลดลงจากปีที่ผ่านมาก็ตาม แต่นั่นก็เท่ากับว่าเฉลี่ยแล้วตลอดปีนี้มีคนเสียชีวิตบนถนนถึงวันละ 61 คน นับเป็นทรัพยากรบุคคลจำนวนมหาศาลและสร้างผลกระทบต่อเมืองอีกนับไม่ถ้วน แม้หลายหน่วยงานในประเทศไทยจะได้พยายามแก้ไขปัญหาที่มาอย่างต่อเนื่อง หากความพยายามแก้ไขปัญหาที่ผ่านมามีผลจะยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายของคนไทยในลำดับต้น ๆ มานานแล้ว ซึ่งหากเปรียบเทียบกับปัญหาอื่น ๆ จะพบว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นที่ไม่มีคำถาม ไม่มีจำเลย และแม้สถิติของประเทศไทยจะขยับลงจากอันดับ 2 เป็นอันดับ 9 ของโลก ด้านอุบัติเหตุทางถนน แต่ถึงอย่างนั้นการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทยก็ยังคงเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย โดยเฉพาะสัดส่วนการเสียชีวิตจากเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย ซึ่งสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก คือ 74.4% รองจาก Cook Island ที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 80% และ Maldives 75% ตามลำดับ ทั้งนี้ Cook Island มีจำนวนประชากรเพียง 17,379 คน และ Maldives มีประชากรเพียง 427,756 คน ซึ่งหากไม่นับ 2 ประเทศนี้ ไทยจะกลายเป็นประเทศที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากมอเตอร์ไซค์มากเป็นอันดับ 1 ของโลก โดยตลอด

¹ Global Road Safety Partnership, Drinking And Driving : a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2007. ข้อมูลจากการประชุมวิชาการ เรื่อง “ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุราให้มีประสิทธิภาพ,” สืบค้นวันที่ 30 มกราคม 2563, จาก <http://www.matichon.co.th>.

ระยะเวลาที่ผ่านมา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องล้วนแล้วแต่ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ และมีการทำงานอย่างแข็งขัน ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาล หน่วยงานของรัฐ และภาคเอกชนที่ร่วมกันรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน สนับสนุนการตรวจเฝ้าระวัง และการพัฒนาถอดความรู้จากพื้นที่ต้นแบบมาเป็นบรรทัดฐาน หากจุดที่อ่อนที่สุด คือ สังคม พฤติกรรมเสี่ยงทั้งหลายของคนแทบไม่เปลี่ยน คนไทยใส่ใจเรื่องความปลอดภัยของตัวเองน้อยเกินไป วินัยหย่อนยาน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายแบบไทยยังมีข้อบกพร่องมาโดยตลอด (กลุ่มงานสื่อสารสังคม สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.) 02-832-9143)

²จากสถิติข้อมูลพบว่าสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่พบอันดับต้น ๆ คือ การเมาแล้วขับเนื่องจากเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่มีฤทธิ์ทำให้ความสามารถในการขับขี่น้อยลง จากข้อมูลสรุปดังนี้

ตารางที่ 1.1 รายงานสรุปจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี พ.ศ. 2559-2562

ปี พ.ศ.	รับแจ้ง(คดี)	บาดเจ็บ (คน)	เสียชีวิต (คน)	มูลค่าความเสียหาย (ล้านบาท)
2559	84,854	7,391	8,445	116.724
2560	86,143	3,780	8,795	52.16
2561	103,767	61,317	8,375	42.875
2562	99,087	61,101	8,648	64.8

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากตารางที่ 1 ซึ่งแสดงสถิติอุบัติเหตุจราจรที่ได้สร้างความสูญเสียให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนจำนวนมากนั้น สาเหตุสำคัญประการหนึ่ง เกิดจากการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่แอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ แม้มิได้เป็นตัวเลขส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุ แต่การดื่มสุราจะเป็นมูลเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในสาเหตุอื่น เช่น การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถตัดหน้า ระยะกระชั้นชิด หรือแซงรถอย่างผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุส่วนใหญ่ในการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาวินัยของกระทรวงสาธารณสุข พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุทางจราจร ส่วนใหญ่มีปริมาณ

² สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (ระบบออนไลน์). สืบค้นวันที่ 6 เม.ย.2563, จาก

<http://picc.police.go.th/dirlist/dirlist.php?dir=/traffic/table>

แอลกอฮอล์ในเลือดปริมาณ 150 – 200 มิลลิกรัม ต่อปริมาณเลือด 100 มิลลิกรัม ซึ่งปริมาณแอลกอฮอล์ในระดับนี้จะส่งผลให้สมองมีการตอบสนองช้าลง ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ทั้งนี้ตามกฎหมายจราจรทางบกได้ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัม ต่อเลือด 100 มิลลิกรัม เมื่อปริมาณแอลกอฮอล์เพิ่มมากขึ้นจะก่อกำหนดการทำงานของประสาทส่วนกลาง เป็นผลทำให้ร่างกายทำงานช้าลง ประสาทจะหย่อนสมรรถภาพมีผลให้การรับรู้แสงสี และสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง รวมทั้งความสามารถในการมองเห็นช้าลงจนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 ³ความสัมพันธ์ระหว่างความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร

แอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	สมรรถภาพในการขับรถ	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
50	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 8% เป็นระดับที่นักวิจัยทั่วไปยอมรับว่า การขับขี่เป็นอันตราย	โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะเป็น 2 เท่าของคนไม่ดื่มสุรา
80	สมรรถภาพลดลงโดยเฉลี่ย 12% มีผลต่อคนขับทุกคน และระดับนี้ใช้เป็นกฎหมายควบคุมในหลายประเทศ	โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะเป็น 3 เท่าของคนไม่ดื่มสุรา
100	สมรรถภาพลดลงโดยเฉลี่ย 15% มีผลต่อคนขับรถทุกคน และการขับรถจะแย่เป็นกฎหมายควบคุมในหลายประเทศ	โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะเป็น 6 เท่าของคนไม่ดื่มสุรา
150	สมรรถภาพลดลงโดยเฉลี่ย 33%	โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะเป็น 40 เท่าของคนไม่ดื่มสุรา
มากกว่า 150	สมรรถภาพลดลงเป็นสัดส่วนกับระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	ไม่สามารถวัดได้เนื่องจากควบคุมการทดลองไม่ได้แต่โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมาก

³ จักรกริสน์ กนกกันหาพงษ์ และ สุจิตร์ ลีลาวณิช, “การนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาแล้วขับ ไม่ใช่แค่ ปรับ จะถูกจับกุมประพฤติในเขตกรุงเทพมหานคร,” ของกรมคุมประพฤติกระทรวงยุติธรรม. (ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรุงเทพมหานคร, 2554).

จากสถิติข้อมูลพบว่า สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่พบอันดับต้น ๆ คือ การเมาแล้วขับ เนื่องจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีฤทธิ์ทำให้ความสามารถในการขับซึ่ลดลง และการขับซึ่รถในขณะที่เมาสุรา อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สร้างความสูญเสียทั้งร่างกาย และจิตใจหรืออาจสูญเสียถึงชีวิตได้ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล มูลค่าทรัพย์สินที่เสียหาย และความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจโดยตรงและโดยอ้อม นับเป็นความเสียหายที่มหาศาลประเมินค่ามิได้

จากปัญหาดังกล่าวกฎหมายจราจรของประเทศไทย ได้กำหนดฐานความผิดสำหรับการขับซึ่รถในขณะที่เมาสุรา ไว้ฐานความผิดเดียว คือ มาตรา 160 ตรี ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่ว่าจะกระทำความผิดจะมีพฤติกรรมที่แตกต่าง ถึงอย่างไรก็ถือเป็นความผิดฐานเดียวกัน และต้องรับผิดตามบทลงโทษเดียวกันทุกกรณี เช่นปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 หรือ 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุต่างกัน แต่กลับเป็นความผิดฐานเดียวและถูกพิจารณาโทษจกระวางโทษเดียวกัน ในขณะที่ต่างประเทศมีฐานความผิดเกี่ยวกับการขับซึ่รถในระหว่างเมาสุรามากกว่าหนึ่งฐานความผิด และมีองค์ประกอบของฐานความผิดที่แตกต่างกัน ทำให้ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและได้สัดส่วนกับการกระทำผิดมากกว่า ที่มีเพียงฐานความผิดเดียว และต้องระวางโทษเดียวกันทุกกรณี ดังนั้นจึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 จัตวา ซึ่งควรจำแนกความร้ายแรงของการกระทำความผิด โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ จำนวนครั้งที่กระทำความผิดและอาชีพการขับรดเพื่อการพาณิชย์เป็นเกณฑ์ในการกำหนดฐานความผิด และควรกำหนดไว้มากกว่าฐานความผิดเดียว

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญาตลอดจนแนวคิดและวัตถุประสงค์ในบทบัญญัติความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก
2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาตลอดจนผลกระทบเกี่ยวกับข้อจำกัดบทลงโทษที่ยังไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดฐานขับซึ่ในขณะที่เมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางก พ.ศ.2522
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับซึ่ในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายของไทยและต่างประเทศ
4. เพื่อศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย โดยการเพิ่มมาตรการในการกำหนดบทลงโทษโดยใช้รูปแบบและวิธีการที่หลากหลายเหมาะสมกับลักษณะความผิดฐานขับซึ่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในปัจจุบันอันเป็นการลดอาชญากรรมและการกระทำความผิดซ้ำอีก

1.3 สมมุติฐานของการศึกษา

บทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดฐาน ขับขี่รถขณะเมาสุราของไทย ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากบทลงโทษ ยังไม่มีความหลากหลายและการกำหนดฐานความผิดไว้เพียงฐานความผิดเดี่ยวนั้น ทำให้มีการ บังคับกฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งแนวทางการแก้ไขควรเพิ่มมาตรการลงโทษและ รูปแบบการลงโทษที่หลากหลายมากขึ้น เช่น การเข้ารับการบำบัด การควบคุมอย่างเข้มงวด การ ติดตั้งเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ภายในรถในกรณีที่มีการกระทำความผิดตั้งแต่ครั้งที่สองเป็นต้น ไป โดยมีแนวคิดว่าการลงโทษจำคุกเพียงอย่างเดียว ไม่ใช่วิธีที่ดีที่สุดในการลงโทษผู้กระทำความผิด รวมทั้งให้มีการกำหนดฐานความผิดขับขี่รถในระหว่างเมาสุราตามปริมาณแอลกอฮอล์ ในเลือด เพื่อให้การลงโทษได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดและไม่ก่อให้เกิดปัญหา เพิ่มขึ้นในอนาคต

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมาย ในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ของ ประเทศไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมาย ของต่างประเทศ รวมทั้งแสวงหาแนวทาง และมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษเพิ่มเติมตาม ความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราของไทยให้มีมากกว่าหนึ่งฐานความผิดและให้มีการเพิ่ม โทษ หากมีการกระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยการศึกษาจากเอกสาร แนวคำพิพากษา ฎีกา บทบัญญัติทางกฎหมาย ตำราวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ และเอกสารอื่น ๆ ทั้งภาษาไทย และภาษาต่างประเทศ โดยนำมารวบรวม วิเคราะห์ เปรียบเทียบและนำเสนออย่างเป็นระบบ เสนอแนะแนวทางและมีบทสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับมาตรการในการเพิ่มโทษความผิดฐานขับขี่ ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทราบแนวคิดและทฤษฎีในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญาตลอดจนแนวคิด และ วัตถุประสงค์ในบทบัญญัติความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก

2. ทำให้ทราบปัญหาตลอดจนผลกระทบเกี่ยวกับข้อจำกัดบทลงโทษที่ยังไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดฐานข่มขืนในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบัน
3. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดฐานข่มขืนในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศ
4. ทำให้ทราบแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มมาตรการในการกำหนดบทลงโทษโดยใช้รูปแบบวิธีที่หลากหลายเหมาะสมกับลักษณะความผิดฐานข่มขืนในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันอันเป็นการลดอาชญากรรมและการกระทำความผิดซ้ำอีก



บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีมาตรการทางเลือกอื่นในการป้องกันและปราบปรามความผิดฐานขบขี้ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางเลือกอื่นทางกฎหมาย ในการลงโทษความผิดฐานขบขี้ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศ รวมทั้งแสวงหาแนวทาง และมาตรการทางเลือกอื่นทางกฎหมายในการลงโทษความผิดฐานขบขี้ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทยที่เด็ดขาด และมีความหลากหลายมากขึ้น การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยการศึกษาจากเอกสาร บทบัญญัติทางกฎหมาย ตำราวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ รวมถึงมีแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ ที่ใช้นำมาประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ โดยมีแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ ดังนี้

- 2.1 หลักประกันในกฎหมายอาญา
- 2.2 แนวคิดและวิวัฒนาการในการลงโทษและการเพิ่มโทษทางอาญา
- 2.3 วัตถุประสงค์ในการลงโทษ
- 2.4 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร
- 2.5 หลักการลงโทษให้ได้สัดส่วน

2.1 หลักประกันในกฎหมายอาญา

เนื่องด้วยกฎหมายอาญาคือ กฎหมายที่บัญญัติว่า การกระทำใด หรือไม่กระทำ หรืองดเว้นการกระทำอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้สำหรับความผิดนั้น ซึ่งเป็นกฎหมายที่กระทบกระเทือนต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ และทรัพย์สิน อันเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคล ดังนั้นกฎหมายอาญาจึงต้องมีการบัญญัติการกระทำที่เป็นความผิดไว้อย่างชัดเจน จึงก่อให้เกิดหลักการสำคัญในกฎหมายอาญา คือ หลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย (no crime nor punishment without law)¹ เป็นหลักประกันในกฎหมายอาญาที่เรียกขานกันในภาษาละตินว่า nullum crimen, nulla poena sine lege และยังได้รับการยอมรับว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้องและสมบูรณ์มา

¹ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2558), น. 23

โดยตลอด ทั้งยังเป็นหลักสากลที่ได้มีการรับรองไว้ในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน Article 11(2) ว่า การจะถือว่าบุคคลใดมีความผิดทางอาญา เนื่องจากได้กระทำการหรือละเว้นกระทำการใด ๆ ซึ่งกฎหมายของประเทศนั้นหรือกฎหมายระหว่างประเทศ ในขณะที่มีการกระทำนั้น มิได้ระบุว่าเป็นความผิดทางอาญามีได้และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่ใช้อยู่ ในขณะที่การกระทำความผิดทางอาญานั้นเกิดขึ้นมิได้ (No one shall be held guilty of any penal offence on account of any act or omission which did not constitute a penal offence, under national or international law, at the time when it was committed. Nor shall a heavier penalty be imposed than the one that was applicable at the time the penal offence was committed)² ซึ่งได้รวมทั้งประเทศไทยด้วยเช่นกัน เมื่อสมัยที่ประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบพระมหากษัตริย์ภายใต้รัฐธรรมนูญจนถึงปัจจุบันนี้ได้มีการบัญญัติหลักประกันนี้ไว้ในรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ เช่น ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 32³ หรือตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง⁴ เป็นต้นหลักประกันในกฎหมายอาญาหรือหลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมายนี้ จึงเป็นหลักรัฐธรรมนูญ ที่บทบัญญัติแห่งกฎหมายใด จะขัดหรือแย้งไม่ได้ และนอกจากจะปรากฏเป็นหลักรัฐธรรมนูญแล้ว หลักประกันในกฎหมาย อาญานี้ยังได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคหนึ่ง ด้วยเช่นกันว่าบุคคลจักต้อง รับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย จากบทบัญญัติที่กล่าวมาข้างต้นนี้ มุ่งหมายเฉพาะกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติเท่านั้นที่สามารถกำหนดว่าการกระทำใดการกระทำหนึ่งเป็นการกระทำที่เป็นความผิดอาญาได้ (nullum crimen sine lege) และเฉพาะกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติเท่านั้นเช่นกันที่สามารถกำหนดโทษ สำหรับการกระทำใดการกระทำหนึ่งได้ และทั้งสองประการที่กล่าวมาจะต้องมีอยู่แล้วก่อนการกระทำและโดยที่การลงโทษทางอาญาเป็นมาตรการที่รุนแรงที่สุดของรัฐที่ใช้กับประชาชนดังนี้แล้วรัฐ จึงต้อง

² แสวง บุญเฉลิมวิภาส, หลักกฎหมายอาญา, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2551), น. 18.

³ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 32 บัญญัติว่าบุคคลจะไม่ต้องรับโทษอาญา เว้นแต่จะได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้

⁴ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 39 วรรคหนึ่งบัญญัติว่าบุคคลไม่ต้องรับโทษอาญา เว้นแต่ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้

⁵ คณิต ฅ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2556), น.83.

บัญญัติกฎหมายอาญาให้ชัดเจนแน่นอนที่สุดเท่าที่จะทำได้ กล่าวคือ ต้องยึดหลักความชัดเจนแน่นอน (Bestimmtheitsgrundsatz) อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเนื้อหาของบทกฎหมายนี้เอง ซึ่งสาระสำคัญของหลักประกันในกฎหมายอาญา หรือหลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมายนี้ ได้ครอบคลุมเนื้อหา 4 ประการ ดังนี้⁶

2.1.1 การห้ามใช้กฎหมายจารีตประเพณีลงโทษทางอาญาแก่บุคคล

(Gewohnheitsrechtsverbot)

จากหลักที่นำมาบัญญัติไว้ว่าบุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมายมีข้อพึงสังเกตว่ากฎหมายใช้คำว่า บัญญัติ ซึ่งแสดงว่ากฎหมายอาญาต้องเป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติ (gesetzliche Rechte) ซึ่งกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัตินี้รวมถึงกฎหมายที่ออกโดยฝ่ายบริหารที่ฝ่ายบริหารมีอำนาจออกด้วย⁷ จารีตประเพณีเป็นแนวทางปฏิบัติของคนในสังคมมาเป็นเวลานานไม่มีการเขียนไว้อย่างชัดเจนแต่ละสังคม แต่ละท้องถิ่น ย่อมมีแนวทางปฏิบัติหรือจารีตประเพณีที่ไม่เหมือนกันฉะนั้น หากไม่มีการนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาบัญญัติเป็นกฎหมายที่กำหนดให้เป็นความผิดแล้วย่อมไม่สามารถนำหลักการหรือนำจารีตประเพณีดังกล่าวมาลงโทษบุคคลได้ จาก การที่กฎหมายจารีตประเพณีไม่ได้เกิดจากการบัญญัติแต่เกิดจากการปฏิบัติด้วยเหตุนี้ จึงต้องห้าม มิให้นำกฎหมายจารีตประเพณีมาใช้ในกฎหมายอาญา และการห้ามใช้กฎหมายจารีตประเพณียังปรากฏอยู่ในข้อเรียกร้องในทางกฎหมายอาญาที่กำหนดว่ากฎหมายอาญาต้องเป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติจึงชอบที่จะต้องผ่านรัฐสภาอันเป็นสถาบันที่แสดงออกถึงเจตจำนงของประชาชน ซึ่งก็คือเหตุผลตามหลักประชาธิปไตยนั่นเอง⁹

2.1.2 การห้ามใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งลงโทษอาญาแก่บุคคล (Analogieverbot)

การห้ามใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง (Analogieverbot) ในกฎหมายอาญาหมายความว่า การห้ามใช้กฎหมายอาญาที่เกินขอบเขตของบทบัญญัติที่พึงหาได้จากการศึกษาความกฎหมาย ซึ่งการห้ามใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในกฎหมายอาญานี้มีเหตุผลอย่างเดียวกันกับเหตุผลของการห้ามใช้กฎหมายจารีตประเพณี กล่าวคือ การที่จะลงโทษทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดการกระทำหนึ่งนั้น ชอบที่จะให้เป็นเรื่องของฝ่ายนิติบัญญัติที่จะตัดสินใจ นอกจากนี้ยังมีเหตุผลที่สำคัญ

⁶ เฝิงฮ้าง

⁷ เฝิงฮ้าง

⁸ กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, เฝิงฮ้าง, น. 25

⁹ กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, เฝิงฮ้าง, น. 85.

อีกประการหนึ่ง คือ หากยอมให้มีการใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งแล้ว ผลจะกลายเป็นว่าการลงโทษการกระทำใดการกระทำหนึ่งหรือไม่นั้นจะขึ้นอยู่กับความรู้สึกในเรื่องผิดถูกของบุคคลจนเกินขอบเขต ซึ่งในเรื่องความรู้สึกอันเป็นเรื่องในทางอัตตะวิสัย (subjektiv) นั้น ในทางกฎหมายแล้วเป็นสิ่งที่ไม่ถึงปรารถนาและเป็นสิ่งที่ต้องหลีกเลี่ยงเหตุผลประการหลังนี้จึง เป็นเหตุผลในทางนโยบายทางอาญา¹⁰ โดยหลักการใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งนั้นเป็นหลักการตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 4 ที่ให้นำบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาใช้พิจารณา หากไม่มีบทบัญญัติ ของกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะและไม่มีการตีความที่จะนำมาใช้แต่ตามกฎหมายอาญา หากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายบัญญัติให้การกระทำนั้นเป็นความผิด ย่อมถือว่าบุคคลผู้กระทำการนั้น ไม่มีความผิดและไม่สมควรได้รับโทษ จึงไม่อาจนำกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาเพื่อลงโทษบุคคลได้ เพราะเป็นการทำให้หลักประกันในการได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายของบุคคลลดน้อยลง เนื่องจากไม่ทราบว่ากระทำของตนจะเป็นความผิดตามกฎหมายได้หรือไม่ อีกทั้งยังขึ้นอยู่กับการใช้ดุลพินิจของผู้รักษากฎหมายอีกด้วย¹¹ ทั้งนี้ กฎหมายอาจมีช่องว่างได้ ซึ่งช่องว่างของ กฎหมายนั้น อาจจะมีอยู่เดิมในกฎหมายแล้วหรืออาจจะเกิดขึ้นเนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย นั้นในภายหลังก็ได้เช่นกันซึ่งในกรณีของคดีอาญาต้องเป็นหน้าที่ของฝ่ายนิติบัญญัติที่จะตัดสินใจ¹²

2.1.3 กฎหมายอาญาต้องบัญญัติให้ชัดเจนแน่นอน (Bestimmtheitsgrundsatz)

การที่จำต้องเรียกร้องให้บัญญัติกฎหมายอาญาให้ชัดเจนแน่นอนหรือเรียกร้องให้ยึดหลักความชัดเจนแน่นอนนั้น ก็เพราะการลงโทษทางอาญาเป็นมาตรการที่รุนแรงที่สุดของรัฐที่ใช้กับประชาชนในรัฐ ฉะนั้น รัฐจึงต้องบัญญัติกฎหมายอาญาให้ชัดเจนแน่นอนที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้หลีกเลี่ยงการใช้ถ้อยคำที่กำกวมไม่แน่นอนเพื่อเป็นหลักประกันว่ากฎหมายที่บัญญัติขึ้นตรงกับเจตจำนงของฝ่ายนิติบัญญัติอย่างแท้จริง และทั้งจะเป็นเครื่องป้องกันมิให้ศาลใช้กฎหมายตามใจชอบหรือตามอำเภอใจหรือตามความรู้สึกของตน¹³

2.1.4 กฎหมายอาญาไม่มีผลย้อนหลัง (Rückwirkungsverbot)

ด้วยเหตุที่หลักประกันในกฎหมายอาญาหรือหลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมายนี้เป็นหลักที่เกิดขึ้นมาเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนมิให้ต้องถูกลงโทษโดยไม่มีกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด ฉะนั้น ลักษณะที่ถือเป็นหลักประกันที่สำคัญมากอีกประการ

¹⁰ เพิ่งอ้าง.

¹¹ กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, เพิ่งอ้าง., น. 26.

¹² กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, เพิ่งอ้าง., น. 88.

¹³ เพิ่งอ้าง.

หนึ่งก็คือ หลักที่ว่า กฎหมายอาญาไม่มีผลย้อนหลังไปลงโทษการกระทำที่ผ่านมาแล้วกล่าวคือ ถ้าหากในเวลาที่เกิดการกระทำไม่มีกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด แม้ต่อมาจะมีกฎหมายออกมาว่า การกระทำนั้นเป็นความผิดกฎหมายที่ออกมาใหม่ก็ใช้บังคับได้เฉพาะแต่กับการกระทำในปัจจุบันหรือในอนาคตเท่านั้น จะไม่มีผลย้อนหลังไปลงโทษการกระทำที่ผ่านมาแล้วเว้นแต่จะย้อนหลังไปเป็นคุณแก่ผู้กระทำความผิด¹⁴

ทั้งนี้จากการที่กฎหมายอาญากระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอย่างมาก กฎหมายจึงเรียกร้องต่อรัฐว่าการบัญญัติกฎหมายอาญาหรือความผิดอาญาจะต้องกระทำให้ ครอบคลุมเนื้อหาทั้งสี่ประการดังกล่าวข้างต้น เพื่อเป็นหลักประกันว่ากฎหมายที่บัญญัติขึ้นตรงกับเจตจำนงของฝ่ายบัญญัติอย่างแท้จริง และเพื่อป้องกันปัญหาว่าจะขัดต่อหลักประกันในกฎหมายอาญา ซึ่งกลายเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญนั่นเอง

2.2 แนวคิดและวิวัฒนาการในการลงโทษและการเพิ่มโทษทางอาญา

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้ทรงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อตรวจชำระและร่างประมวลกฎหมายขึ้น โดยนำระบบกฎหมายซีวิลลอว์ตามแบบประเทศในภาคพื้นยุโรปมาเป็นแนวในการปฏิรูประบบกฎหมายของไทย เหตุผลของการจัดทำประมวลกฎหมายนั้น ได้มีผู้ให้ข้อสังเกตไว้ว่าเป็นเพื่อบรรลุดัตถุประสงค์อย่างน้อย 3 ประการ คือ

ประการแรก เพื่อรวบรวมบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยลักษณะเดียวกัน ซึ่งกระจัดกระจายอยู่ในพระราชกำหนดกฎหมายต่าง ๆ เข้าไว้เป็นหมวดหมู่ในประมวลกฎหมายอันเดียวกัน เช่นในทางอาญานั้นกฎหมายอาญาของสยามประกอบด้วยกฎหมายโบราณหลายฉบับแต่ละฉบับก็บัญญัติลักษณะความผิดแต่ละความผิดเป็นฐาน ๆ ไป เช่น ลักษณะวิวาท ลักษณะอาญาหลวง ฯลฯ นอกจากนี้ก็มีพระราชบัญญัติใหม่ ๆ ในชั้นหลังที่ออกมาเพื่อปราบปรามการกระทำผิดบางฐานเป็นเรื่อง ๆ ไป เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยอั้งยี่ ร.ศ.116 พระราชบัญญัติลักษณะหมิ่นประมาท ร.ศ.118 ประกาศลักษณะฉ้อ ร.ศ.119 เป็นต้น บทบัญญัติเหล่านี้เกี่ยวกันใกล้ชิดกันมาก เพราะอยู่ภายใต้หลักทั่วไปแห่งกฎหมายเดียวกัน เมื่อกระจัดกระจายอยู่หลายแห่งดั่งนี้ย่อมทำให้เป็นการยากลำบากแก่ศาลในอันจะค้นคว้าหิบยกมาพิจารณาพิพากษาคดี เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นต้องนำมารวบรวมไว้ด้วยกันเพื่อจะดูว่าอะไรเป็นแนวคิดพื้นฐานของกฎหมายเหล่านี้และจัดทำให้สอดคล้องกันขึ้น

ประการที่สอง บทบัญญัติทางกฎหมายหลายฉบับ โบราณเกินไปไม่สอดคล้องกับแนวความคิดสมัยใหม่ที่กำลังมีอิทธิพลมากขึ้น ๆ ในประเทศสยาม และจำเป็นต้องรีบแก้ไข เช่น วิธีพิจารณาในสมัยโบราณให้ช่องแก่คู่ความที่จะยื่นอุทธรณ์ฎีกาได้หลายชั้น

¹⁴ หลักกฎหมายอาญา, เห่งฮ้าง, น. 22.

ประการสุดท้าย การจัดทำประมวลกฎหมายจะเป็นโอกาสให้ได้ตรวจชำระบทกฎหมายที่มีอยู่รวมทั้งนำเอาหลักกฎหมายใหม่ ๆ ที่ยังไม่เคยมีอยู่ในกฎหมายสยามมาบัญญัติรวมไว้ด้วย เป็นต้นว่า กฎหมายแพ่ง แต่เดิมนั้นก็บัญญัติแต่เพียงเกี่ยวแก่ลักษณะบุคคล เช่น การสมรส การหย่า และการรับมรดก ที่เกี่ยวแก่สัญญา ก็มีกฎหมายหลายฉบับ บัญญัติถึงสัญญาที่มีใช้อยู่บ่อย ๆ เป็นเรื่อง ๆ ไป เช่น ซื้อขาย จำนอง กู้ยืม ฯลฯ แต่ไม่มีบททั่วไป ซึ่งบัญญัติถึงหลักกฎหมายว่าด้วยมูลแห่งหนี้และผลแห่งหนี้เหตุฉะนี้เพื่อจะวินิจฉัยถึงข้อนี้ ๆ ก็จำเป็นต้องพิจารณาค้นคว้าหาจากบทเฉพาะเรื่อง ๆ ซึ่งกระจัดกระจายอยู่ในกฎหมายต่าง ๆ โดยที่การจัดให้มีประมวลกฎหมายแบบสมัยใหม่เป็นเงื่อนไขประการสำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากข้อเสียเปรียบในเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขตและถือความจำเป็นที่จะต้องรีบจัดทำในเวลานั้นสำหรับเหตุผลที่เลือกยกร่างประมวลกฎหมายลักษณะอาญาก่อนประมวลกฎหมายอื่นนั้นนอกจากเหตุผลในเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขตดังกล่าวมาแล้ว มีผู้ให้ความเห็นว่าเนื่องจากในขณะนั้นคนไทยและเจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมายยังไม่ค่อยมีความรู้ความเข้าใจในการชำระกฎหมายแบบประมวลและในบรรดากฎหมายลักษณะต่าง ๆ กฎหมายอาญาเป็นประมวลกฎหมายที่ร่างได้ง่ายที่สุดและศาลต่าง ๆ สามารถเข้าใจได้ง่ายเช่นกัน ดังนั้นจึงเป็นการเหมาะสมที่จะเริ่มงานตรวจชำระและจัดร่างประมวลกฎหมายอาญาขึ้นก่อน

แต่เดิมกฎหมายอาญาของไทยมิได้จัดทำในรูปประมวลกฎหมาย แต่มีลักษณะเป็นกฎหมายแต่ละฉบับไป เช่น กฎหมายลักษณะโจร ลักษณะวิวาท เป็นต้น ต่อมาในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องจากความจำเป็นในด้านการปกครองประเทศ และความจำเป็นที่จะต้องเลิกศาลกงสุลต่างประเทศ จึงได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายอาญาขึ้น ทำนองเดียวกันกับกฎหมายอาญาของประเทศทางตะวันตก และญี่ปุ่น เรียกว่ากฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ซึ่งเป็นประมวลกฎหมายอาญาฉบับแรกของไทย กฎหมายลักษณะอาญาได้ใช้บังคับมาเป็นเวลาประมาณ 48 ปี จนถึง พ.ศ. 2500 ก็ได้ยกเลิกไป และได้ประกาศใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันและใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2500 ซึ่งตรงกับวาระฉลองครบ 25 พุทธศตวรรษ

2.2.1 แนวคิดและวิวัฒนาการในการลงโทษ

การลงโทษผู้กระทำความผิดได้มีความคล้ายคลึงกันในหลายประเทศ คือ วิวัฒนาการในแนวทางที่อาศัยหลักมนุษยธรรมมากขึ้น เริ่มจากการลงโทษอย่างทารุณโหดร้ายเพื่อตอบแทนให้สมแล้ว เพื่อข่มขู่ยับยั้งให้กลัวและเข็ดหลาบ มาเป็นการฟื้นฟูอบรมแก้ไขให้คืนดี รูปแบบการลงโทษในแต่ละยุคสมัย ก็เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะการปกครองและสังคมเป็นสำคัญเฉพาะการ

ลงโทษผู้กระทำผิดของประเทศไทย ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย ซึ่งอาจแบ่งวิวัฒนาการ เป็น 3 ยุค คือ

1. ยุคก่อนสมัยรัชกาลที่ 5
2. ยุคแห่งการปรับปรุงในสมัยรัชกาลที่ 5
3. ยุคปัจจุบัน เริ่มแต่สมัยการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475

ครั้งกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี แม้กฎหมายเก่าจะสูญหายไปมากแต่จากกฎหมายตรา สามดวง ก็ยังเห็นเค้าโครงของการลงโทษในสมัยนั้นได้ว่าเป็นการลงโทษเพื่อตอบแทนให้สมแก่ และข่มขู่ขัง เพราะมุ่งลงโทษผู้กระทำผิดอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะโทษประหารชีวิตในพระอัยการ ขบถศึก อันว่าด้วยโทษทวะดิงษ์ กรรมกรรม 32 ประการ ได้กำหนดวิธีการประหารชีวิตหลาย รูปแบบอย่างน่าสยดสยอง

2.2.1.1 การลงโทษสมัยอยุธยา พอประมวลได้ ดังนี้

1. การประหารชีวิต ปกติใช้วิธีตัดศีรษะด้วยดาบ แต่ในกรณีกบฏ ได้มีบทบัญญัติใน ลักษณะที่โหดร้ายทารุณอย่างยิ่ง ซึ่งเข้าใจว่ามุ่งข่มขู่ให้เกรงกลัว และในกรณีลงโทษพระราชวงศ์ ก็มี วิธีการประหารชีวิตแตกต่างจากสามัญชน

2. ลงโทษร่างกายให้เจ็บปวดทรมาน โดยปกติใช้เขียนด้วยหวาย จองจำเครื่อง พันธนาการด้วย ชื่อ คา พวงคอ ล่ามโซ่ ตรวน ขึ้นขาหยั่ง การบั่นทอนอวัยวะ อาทิ ตัดมือ ตัดเท้า ปอกเล็บ ควักนัยน์ตา แหวะปาก ตัดลิ้น

3. ประจาน ได้แก่ สักหน้าหรือสักตัว แปะหน้าผากหรือแก้ม พร้อมทั้งจำเครื่อง พันธนาการ มีคนตีฆ้องร้องประกาศความชั่ว ตระเวนไปรอบเมือง

4. ปรับตามลักษณะความร้ายแรงของความผิด และตามฐานันดรศักดิ์

5. ทรัพย์สินเงินทอง มักคู่กับโทษประหารชีวิต เรียกว่าริบราชบาต คือ ฎกริบหมดทั้ง ทรัพย์สินเงินทอง รวมทั้งลูกเมีย

6. โทษจำคุก ไม่มีกำหนดยาวนานเท่าใด แล้วแต่พระเจ้าอยู่หัวจะทรง โปรด พระราชทานอภัยโทษ หรือมีพระบรมราชโองการสั่งให้เป็นอย่างไร

2.2.1.2 การลงโทษสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์

หลักการและแนวความคิดในการลงโทษไม่แตกต่างกันมากนัก การเรือนจำในกรุงเทพฯ มี 2 อย่าง คือ “คุก” ใช้เป็นสถานที่จำขังผู้ร้าย ที่มีกำหนดโทษสูง 6 เดือนขึ้นไป ส่วนผู้ต้องขังที่มี กำหนดโทษตั้งแต่ 6 เดือนลงมาก็ให้ขังไว้ใน “ตาราง” ซึ่งมีอยู่หลายตารางสังกัดกระทรวง ทบวง กรม ที่บังคับบัญชากิจการนั้น ๆ ส่วนการเรือนจำในหัวเมืองชั้นนอก อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ว่า ราชการเมือง มีสถานที่คุมขังผู้ต้องโทษ เรียกว่า “ตารางประจำเมือง” ถ้าเป็นกรณีความผิดฉกรรจ์

มหันตโทษ ผู้ว่าราชการเมืองต้องส่งตัวผู้กระทำผิดมายังกระทรวงเจ้าสังกัด การคุมขังนักโทษสมัยนั้นมิได้มีกฎข้อบังคับไว้โดยเฉพาะ ให้แล้วแต่ผู้ว่าราชการเมืองจะกำหนดขึ้นใช้เองตามแต่จะเห็นควร

2.2.1.3 การลงโทษในยุครัชกาลที่ 5

นับเป็นยุคสมัยแห่งการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงงานราชทัณฑ์ของไทยให้ก้าวหน้าขึ้น โดยได้ทรงยกเลิกจริตนครบาลอันโหดร้าย ทรงจัดระเบียบการคุกตะรางใหม่เริ่มแต่ ร.ศ. 110 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะเรือนจำ ร.ศ. 120 เพื่อใช้บังคับกิจการเรือนจำเป็นการเฉพาะ ทรงวางระเบียบข้อบังคับเรือนจำให้เป็นบรรทัดฐานเดียวกัน ด้วยกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ซึ่งมีหลักการและวิธีการลงโทษที่ได้ละเว้นความทารุณโหดร้ายลงไปมาก กับได้บัญญัติวิธีลงโทษผู้กระทำผิดอาญาแผ่นดินต้องผ่านกระบวนการยุติธรรม คือ ตำรวจ อัยการ ศาล และเรือนจำ ครั้นถึงสมัยรัชกาลที่ 6 จึงได้ประกาศตั้งกรมราชทัณฑ์ขึ้นในปี พ.ศ. 2458 โดยรวมกิจการเรือนจำทั่วราชอาณาจักรไว้ในสังกัดกระทรวงนครบาล การปฏิบัติต่อผู้ต้องขังให้เป็นไปตามระเบียบ กฎข้อบังคับเดียวกัน นับว่าการราชทัณฑ์ไทยได้พัฒนาไปสู่แนวทางที่มีเหตุผลยิ่งขึ้น

หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองในปี พ.ศ. 2475 การราชทัณฑ์ไทย จึงได้วิวัฒนาการเข้าสู่ยุคปัจจุบัน เริ่มจากการสร้างเรือนจำกลางบางขวางให้เป็นเรือนจำที่ทันสมัยในปี พ.ศ. 2477 แก้ไขเปลี่ยนแปลงการประหารชีวิตด้วยดาบ เป็นการประหารชีวิตโดยใช้อาวุธปืนยิงให้ตาย มีการกำหนดนโยบายอาญาและหลักทัณฑ์ปฏิบัติให้สอดคล้องกับภาวะการณ์เปลี่ยนแปลงของสังคมไทยและตามหลักการของอารยะประเทศยิ่งขึ้น โดยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติราชทัณฑ์ พุทธศักราช 2479 กำหนดหลักการปฏิบัติต่อผู้ต้องขังให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับปฏิบัติต่อผู้ต้องขังและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องขององค์การสหประชาชาติ โดยคำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชน และมุ่งในเรื่องการฟื้นฟูอบรมแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตนเป็นพลเมืองดีต่อไป¹⁵

ปัจจุบันเมื่อนุคคลใดกระทำความผิดทางอาญา จะต้องได้รับโทษตามกฎหมายมากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของการกระทำความผิด กฎหมายมิได้ถือว่าการกระทำความผิดทุกอย่างร้ายแรงเท่าเทียมกัน การลงโทษผู้กระทำความผิดจึงขึ้นอยู่กับการกระทำ และสังคมมีความรู้สึกต่อการกระทำนั้น ๆ ว่า อะไรเป็นปัญหาสำคัญมากน้อยเพียงใด ซึ่งอาจจะแบ่งการกระทำผิดอาญาออกเป็น 2 ลักษณะ¹⁶ คือ

¹⁵ http://boonyachinda.blogspot.com/2011/05/blog-post_06.html 2554 ระบบออนไลน์

¹⁶ Criminallaw, ระบบออนไลน์, สืบค้นวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562, จาก

1. ความผิดต่อแผ่นดิน หมายถึง ความผิดในทางอาญา ซึ่งนอกจากเรื่องนั้นจะมีผลต่อตัวผู้รับผลร้ายแล้ว ยังมีผลกระทบที่เสียหายต่อสังคมอีกด้วย และรัฐจำเป็นต้องป้องกันสังคมเอาไว้ด้วยการยื่นมือเข้ามาเป็นผู้เสียหายเอง ดังนั้นแม้ผู้รับผลร้ายจากการกระทำโดยตรงจะไม่ใส่ใจเอาความ แต่ก็ยังต้องเข้าไปดำเนินคดีฟ้องร้องเอาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษให้ได้

2. ความผิดอันยอมความกันได้ หมายถึง ความผิดในทางอาญาซึ่งไม่ได้มีผลร้ายกระทบต่อสังคมโดยตรง หากตัวผู้รับผลร้ายไม่ใส่ใจเอาความแล้ว รัฐก็ไม่อาจยื่นมือเข้าไปดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดได้ และถึงแม้จะดำเนินคดีไปแล้ว เมื่อตัวผู้เสียหายพอใจยุติคดีเพียงใดก็ยอมทำได้ด้วยการถอนคำร้องทุกข์ ถอนฟ้อง หรือยอมความ เช่น ความผิดฐานหมิ่นประมาท ความผิดเกี่ยวกับเสรีภาพ เป็นต้น

บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาและได้รับโทษทางอาญาเมื่อ 1. กระทำโดยเจตนา คือ การกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น 2. กระทำโดยไม่เจตนา แต่ต้องเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้ โดยแจ้งชัดให้รับผิดชอบแม้กระทำโดยไม่เจตนากระทำ คือ ผู้กระทำไม่ได้ประสงค์ต่อผล หรือไม่อาจเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นได้ เช่น เราผลักเพื่อนเพียงจะหยอกล้อเท่านั้น แต่บังเอิญเพื่อนล้มลงไป ศีรษะฟาดขอบถนนถึงแก่ความตาย 3. กระทำโดยประมาท แต่ต้องเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาทการกระทำโดยประมาท คือ การกระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนี้ได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ อนึ่ง “การกระทำ” ไม่ได้หมายความเฉพาะถึงการลงมือกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเท่านั้น แต่หมายความรวมถึงการงดเว้นการกระทำโดยประสงค์ให้เกิดผลและเล็งเห็นผลที่จะเกิดเช่น แม่จูงใจทิ้งลูกไม่ให้กินข้าว จนทำให้ลูกตาย ตามกฎหมายแม่มีหน้าที่จะต้องเลี้ยงดูลูก เมื่อแม่ละเลยไม่ทำหน้าที่ดังกล่าวจึงเป็นเหตุให้ลูกตาย ย่อมเป็นการกระทำผิดโดยงดเว้น ถ้าการงดเว้นนั้นมีเจตนางดเว้นก็ต้องรับผิดชอบในฐานกระทำโดยเจตนา ถือว่าเป็นความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา และบุคคลจะต้องได้รับโทษทางอาญาต่อเมื่อ

1. การกระทำอันกฎหมายที่ใช้ในขณะที่กระทำนั้น บัญญัติเป็นความผิดซึ่งเป็นไปตามหลักที่ว่า “ไม่มีความผิดโดยปราศจากกฎหมาย”

2. กฎหมายที่ใช้ในขณะที่นั้นต้องกำหนดโทษไว้ด้วย เป็นไปตามหลักที่ว่า “ไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย” การลงโทษต้องเป็นโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เช่น กฎหมายกำหนดโทษปรับศาลจะลงโทษจำคุกไม่ได้ แม้ศาลจะลงโทษปรับศาลก็ลงโทษปรับเกินอัตราขั้นสูงที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้

“กฎหมายอาญา” นั้น เป็นกฎหมายว่าด้วยการลงโทษแก่บุคคลผู้ที่กระทำความผิดในลักษณะต่าง ๆ ในสังคม และเป็นกฎหมายที่มีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลโดยตรง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือเป็นกฎหมายที่บัญญัติห้ามมิให้มีการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด หรือบังคับให้มีการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด โดยที่ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องได้รับโทษ อีกทั้งเป็นบทบัญญัติที่กล่าวถึงความเกี่ยวพันระหว่างเอกชนกับรัฐ แม้ว่าการกระทำผิดบางอย่างจะได้กระทำโดยตรงต่อเอกชนให้ได้รับความเสียหายก็ตาม การกระทำนั้นก็ยังได้ชื่อว่ากระทบกระเทือนต่อมหาชนเป็นส่วนรวม ถึงขนาดที่รัฐต้องเข้ามาดำเนินการป้องกันและปราบปรามได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีผู้ใดมาร้องทุกข์กล่าวโทษ ยกเว้นความผิดบางประเภทที่เรียกว่า “ความผิดอันยอมความได้” ซึ่งเป็นความผิดที่มีลักษณะประกอบด้วยเหตุผลอันเป็นส่วนตัวของผู้เสียหายบางประการที่รัฐจะเข้ามาดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อเอกชนผู้เสียหายได้ร้องทุกข์ขึ้นก่อน ดังนั้น ในการวินิจฉัยความรับผิดชอบอาญาของบุคคลจึงจำเป็นต้องพิจารณาตามหลักการสำคัญที่เป็นหลักประกันในกฎหมายอาญา คือ หลักที่ว่า “Nullum crimen, nulla poena sine lege” หรือ “No crime nor punishment without law” ซึ่งหมายถึง “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย” ก็ได้แสดงให้เห็นถึงการเป็น “กฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติ” ของกฎหมายอาญาอย่างชัดเจนด้วย โดยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๒๘ วรรคหนึ่งซึ่งบัญญัติว่า “บุคคลไม่ต้องรับโทษอาญา เว้นแต่ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้” รวมทั้งมาตรา ๒ วรรคหนึ่งแห่งประมวลกฎหมายอาญาซึ่งบัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย” ก็ได้เน้นย้ำ ถึงหลักการของกฎหมายอาญาดังกล่าวต้องไม่มีผลย้อนหลัง คือ จะย้อนหลังให้ถือว่าการกระทำเป็นความผิดมิได้หรือจะย้อนหลังเพื่อเพิ่มโทษการกระทำให้หนักขึ้นมิได้ และกฎหมายอาญาต้องบัญญัติอย่างชัดเจนแน่นอนไม่คลุมเครือ รวมทั้งต้องตีความโดยเคร่งครัด จะใช้วิธีเทียบเคียงหรือจะนำจารีตประเพณีมาพิจารณาเพื่อลงโทษบุคคลมิได้ และโทษที่ระบุไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดโทษทางอาญาไว้ 5 สถาน ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์¹⁷

¹⁷ เพลินตา ตันรังสรรค์, “นิติกรสำนักกฎหมาย รวบรวมไว้ในสรุปสัมมนาทางวิชาการ หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย,” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 13 กันยายน 2560

2.2.2 หลักการและแนวคิดในการเพิ่มโทษทางอาญา

การที่รัฐใช้กฎหมายที่มีโทษทางอาญาเป็นเครื่องมือเพื่อควบคุมความประพฤติของบุคคลหรือรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมโดยไม่จำเป็นหรือมิได้มีการพิจารณาถึงประสิทธิภาพของกลไกต่าง ๆ ในการใช้บังคับกฎหมายอย่างเพียงพอแล้ว ก็อาจจะเป็นการทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายและเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ของรัฐประพฤติมิชอบหรือแสวงหาประโยชน์จากกฎหมายเหล่านี้ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การก่อให้เกิดปัญหา “กฎหมายอาญาเพื่อ” (Overcriminalization) ที่มีการใช้โทษอาญาต่อการกระทำหรือไม่กระทำต่าง ๆ อย่างมากมายแม้เรื่องเล็กน้อย หรือแม้แต่การกระทำที่ไม่มีเจตนาและไม่ประมาทที่เรียกว่า “ความรับผิดชอบเด็ดขาด” (Strict Liability) หรือ “ความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น” (Vicarious Liability) ซึ่งมีหลายกรณีที่ผู้กระทำมิได้มีความชั่วในการกระทำนั้น ๆ แต่ผู้กระทำก็อาจต้องรับผิดชอบทางอาญา อันเป็นการใช้กฎหมายอาญาที่ไม่เหมาะสมและทำให้กฎหมายอาญาขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กับพฤติกรรมที่เป็นภัยคุกคามอย่างแท้จริง¹⁸

ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นดังกล่าวผู้เกี่ยวข้องของทุกฝ่ายจึงได้ เสนอแนะแนวความคิดซึ่งคนส่วนใหญ่ในสังคมต่างเห็นพ้องต้องกันและเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่า “การจะบัญญัติกฎหมายให้การกระทำใดเป็นความผิดทางอาญา การกระทำนั้นต้องมีความร้ายแรงเพียงพอที่จะได้รับการดำเนินจากสังคมและสมควรได้รับการลงโทษ” อันสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐด้านกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ที่กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้ โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่าย อีกทั้ง การตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้วรัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย ทุกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนเนื้อหาของกฎหมายนั้น รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการเฉพาะกรณีที่เป็น พึงกำหนดหลักเกณฑ์ การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการ

¹⁸ ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงกฎหมายเพื่อป้องกันมิให้มีการใช้ประโยชน์จากโทษตามกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย (2560) “แนวความคิดของต่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอาญาเพื่อ,” (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา).

ดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ อย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง“การกำหนดโทษอาญา” ในกฎหมาย รัฐพึงกำหนดเฉพาะ “ความผิดร้ายแรง” เท่านั้น

นางสาวนริศรา แดงไผ่ ผู้อำนวยการกองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกาได้แสดงความคิดเห็นว่า “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรา กฎหมาย” นั้น มีที่มาจากบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ โดยเฉพาะในมาตรา ๘๗ วรรคสาม ที่กำหนดให้ “รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการ ในกฎหมายเฉพาะกรณีที่เป็น พึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและ ระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจนและพึงกำหนด โทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง” เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญดังกล่าว คณะกรรมการพัฒนากฎหมาย จึงได้มีคำสั่งที่ ๒/๒๕๕๕ แต่งตั้ง “คณะอนุกรรมการดำเนินการ ศึกษาและปรับปรุงกฎหมายเพื่อป้องกันมิให้มีการใช้ประโยชน์จากโทษตามกฎหมายที่ไม่ สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย” ขึ้น เพื่อพิจารณาศึกษาและเสนอแนะหลักเกณฑ์การ กำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย รวมทั้งแนวคิดในการปรับปรุงอัตราโทษหรือระวางโทษทาง อาญาที่เหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้ประโยชน์จากโทษอาญาตามกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับ เจตนารมณ์ของกฎหมาย และเป็นแนวทางในการนำไปใช้หรือถือปฏิบัติได้ต่อไป โดยจัดทำเป็น รายงานผลการศึกษาเสนอต่อคณะกรรมการพัฒนากฎหมายและคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ในฐานะที่ ได้รับแต่งตั้งเป็นเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ ดังกล่าว จึงขอให้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการ ดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจคณะอนุกรรมการฯ ได้มีการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีของกฎหมาย อาญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้องของต่างประเทศและประเทศไทย รวมทั้งข้อมูลสถิติคดีในชั้นศาล อัยการ และตำรวจ ตลอดจนการวิเคราะห์กฎหมายที่มีบทกำหนดโทษอาญาที่ไม่จำเป็นซึ่งได้แก่ “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดอันเกิดจากการใช้เชือก พ.ศ. ๒๕๓๔” และ “พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. ๒๕๓๗” มาจัดทำเป็นกรณีตัวอย่าง ส่วน “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญา” นั้น ต้องเสนอ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางในเบื้องต้นเสียก่อน หากให้ความเห็นชอบ แล้วจึงจะดำเนินการในเรื่องดังกล่าวได้ ทั้งนี้ เมื่อได้หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาแล้ว หากเห็น ว่าความผิดตามกฎหมายใด เมื่อพิจารณาตามหลักเกณฑ์แล้วไม่ควรกำหนดโทษอาญา ก็จะพิจารณา เปลี่ยนการกำหนดโทษอาญาเป็นโทษอื่นแทน ซึ่งโทษที่จะกำหนดแทนนั้นโดยส่วนใหญ่จะเป็น “โทษทางปกครอง” แต่จะนำมาใช้แทนได้มากน้อยเพียงใด อยู่ระหว่างการศึกษาในรายละเอียด หากได้ข้อสรุปเป็นประการใดแล้วจะจัดการเพื่อเผยแพร่ให้รับทราบ สำหรับแนวคิดในการ ปรับปรุง “อัตราโทษหรือระวางโทษทางอาญา” จะแยกการพิจารณาต่างหากจากการกำหนดโทษ อาญาในการตรากฎหมาย กล่าวคือ หากพิจารณาเห็นว่าการกระทำความผิดนั้นสมควรกำหนดเป็น

โทษทางอาญาแล้วจะพิจารณาต่อไปว่า ระวังโทษทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดนั้นสมควร เป็นเท่าใด รวมทั้งการพิจารณาถึงการกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันและมีโทษทางอาญา เช่นเดียวกัน แต่กลับกำหนดอัตราโทษหรือระวางโทษที่แตกต่างกันหรือ ลักลั่นกัน เช่น พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. ๒๕๔๒ กำหนดให้ความผิดฐานยกย่าย ทำให้เสียหาย หรือทำลาย ซึ่งเอกสาร หรือบันทึก ข้อมูล หรือทรัพย์สิน ที่เจ้าพนักงานยึดหรืออายัด ไว้มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับซึ่งเป็นอัตรา โทษสูงเทียบเท่าอัตราโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายเศรษฐกิจอื่น ๆ อาทิ พระราชบัญญัติทรัพย์สิน เพื่อ ธุรกรรมในตลาดทุน พ.ศ. ๒๕๕๐ และพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๑ เป็นต้น หรือการกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ใน กฎหมายต่าง ๆ พบว่า มีการกำหนดโทษหรือระวางโทษที่แตกต่างกัน เช่น พระราชบัญญัติ หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี และปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาทในขณะที่พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติ ความลับทางการค้า พ.ศ. ๒๕๔๕ กำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับโดยการดำเนินการเกี่ยวกับการปรับปรุงระวางโทษทางอาญาดังกล่าว ได้ แบ่งการดำเนินการออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะแรก เป็นการพิจารณาอัตราโทษปรับในกฎหมายเฉพาะต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับ อัตราโทษปรับตามกฎหมายอาญา (พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ ๒๖ พ.ศ. ๒๕๖๐) เพื่อแก้ไขปัญหาลักลั่นของอัตราโทษปรับในกฎหมายทั้งหมดที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ระยะที่สอง เป็นการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงอัตราโทษอาญาทั้งระบบ ทั้งโทษ จำคุกโทษปรับและโทษอื่น ๆ เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะของความผิดและความร้ายแรงของการ กระทำทั้งในประมวลกฎหมายอาญาและในกฎหมายเฉพาะต่าง ๆ ซึ่งการดำเนินการในระยะนี้ต้อง อาศัยระยะเวลาพอสมควร¹⁹

รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท กรรมการพิจารณาปรับปรุงประมวลกฎหมาย อาญา อนุกรรมการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงกฎหมายเพื่อป้องกันมิให้มีการใช้ประโยชน์จาก โทษอาญาตามกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย และอาจารย์ประจำคณะ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้แสดงความคิดเห็นว่า การกำหนดโทษอาญาในการตรา กฎหมาย ตามที่มาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ได้กำหนด กรอบแนวทางไว้ นั่น เป็นการสะท้อนสภาพปัญหาของการมีกฎหมายอาญาเพื่อ และไม่ปฏิบัติตาม

¹⁹ นริศรา แสงไฝ, กล่าวในการสัมมนาทางวิชาการ “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรา กฎหมาย” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 13 กันยายน 2560.

เจตนาของกฎหมายอันก่อให้เกิดผลกระทบหลายประการ อาทิ ทำให้กฎหมายอาญาขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กับพฤติกรรมที่เป็นภัยคุกคามอย่างแท้จริง และทำให้เกิดปัญหาการบริหารงานยุติธรรมทางอาญาซึ่งต้องมีขนาดค่อนข้างใหญ่ เพื่อรองรับปริมาณคดีจำนวนมากและทำให้มีค่าใช้จ่ายสูง รวมทั้งทำให้เกิดปัญหาคดีล้นศาลและนักโทษล้นเรือนจำซึ่งส่งผลให้การฟื้นฟูพฤติกรรมของนักโทษไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังทำให้ผู้กระทำความผิดที่รับโทษอาญาต้องรับโทษอาญาโดยไม่เหมาะสมหรือไม่สมควรได้รับ และต้องได้รับผลกระทบในการประกอบอาชีพหรือการดำรงชีวิตในหลายเรื่องเนื่องจากมีประวัติอาชญากรติดตัว (Criminal Record)

โดยข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณนักโทษหรือผู้ต้องขังในเรือนจำนั้นพบว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้ต้องขังมากที่สุดเป็นอันดับ 6 ของโลกรองจากประเทศสหรัฐอเมริกา จีน บราซิล รัสเซีย และอินเดีย และเมื่อพิจารณาอัตราส่วนผู้ต้องขังต่อจำนวนประชากรแล้ว พบว่า ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีสัดส่วนผู้ต้องขัง 445 คน ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้มีปริมาณผู้ต้องขังเป็นจำนวนมากดังกล่าวเป็นเพราะ “มุมมองของปัจเจกชน” ที่เห็นว่า การดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญามีมาตรการบังคับหรือยับยั้งไม่ให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายที่ชัดเจนสวนการใช้กระบวนการทางแพ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ทั้งค่าขึ้นศาล ค่าจ้างทนายความ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการดำเนินคดี ดังนั้น จึงเห็นชอบให้นำกระบวนการทางอาญามาใช้ในการแก้ไขปัญหาแทน ในขณะที่ “มุมมองของรัฐ” ซึ่งมีการศึกษาวิจัยแล้วจะเห็นในทางกลับกัน กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนที่ใช้ในการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาเมื่อเปรียบเทียบกับกระบวนการทางแพ่งแล้วจะสูงกว่ามากและรัฐต้องเป็นผู้แบกรับภาระนั้น ไว้ทั้งหมด ตั้งแต่ชั้นการดำเนินการของพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ชั้นการพิจารณาสั่งฟ้องคดีของพนักงานอัยการ และชั้นการพิจารณาพิพากษาคดีของศาล ซึ่งแต่ละคดีคิดเป็นมูลค่าประมาณคดีละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท แต่ในทางแพ่งคิดเป็นมูลค่าประมาณคดีละ ๖,๐๐๐ บาทเท่านั้น และรัฐไม่ต้องจ่ายเพราะผู้ที่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบคือ “คู่กรณี” ในคดี

เพื่อแก้ไขสภาพปัญหาดังกล่าว รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท จึงได้มีข้อเสนอหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย และแนวทางดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายที่มีโทษทางอาญาที่ไม่ได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งมีสาระสำคัญแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนแรก การกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย หรือหลักเกณฑ์ในการกำหนดการกระทำที่เป็นความผิดอาญา (Criminalization) สำหรับกฎหมายที่จะตราขึ้นในอนาคต ซึ่งมีองค์ประกอบ 3 ประการ ดังนี้

(1) เป็นการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง และมีผลกระทบต่อส่วนรวม

(2) เป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีผลหรือมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้

(3) ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือที่มีโทษจำคุกและเปรียบเทียบปรับ เพื่อให้คดีอาญาระงับไค้ นั้น หากโดยสภาพแล้วไม่ใช่ความผิดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง สมควรใช้โทษปรับทางปกครองแทน

ส่วนที่สอง การดำเนินการกับกฎหมายที่มีโทษทางอาญาในปัจจุบันเพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมายที่กำหนดไว้มีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

(1) ศึกษากฎหมายที่มีโทษทางอาญาซึ่งมีการบังคับใช้หรือฟ้องร้องบังคับคดีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากข้อมูลสถิติคดีที่เกิดขึ้นในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาชั้นต่าง ๆ ได้แก่ ชั้นพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ชั้นอัยการ และชั้นศาล ซึ่งมีประมาณ 50 ฉบับเศษ และทำการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมายที่กำหนดไว้ ส่วนกฎหมายฉบับอื่น ๆ ที่เหลืออยู่อาจว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญศึกษาและเสนอแนวทางในแก้ไขปรับปรุงต่อคณะอนุกรรมการฯพิจารณาต่อไป

(2) ความผิดต่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจของเอกชนโดยแท้ และเป็นการกระทำที่ไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง อีกทั้งไม่มีผลกระทบต่อส่วนรวม โดยเป็น “ความผิดส่วนตัว” ควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยยกเลิกโทษทางอาญา รวมทั้งนำแนวคิดเรื่อง “ค่าเสียหายเชิงลงโทษ หรือ “Punitive Damage” ของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) มาใช้

(3) ความผิดทางเศรษฐกิจอื่น เห็นควรใช้ “โทษปรับทางปกครอง” หรือมาตรการบังคับอื่นแทน

(4) ให้มี “กฎหมายกลาง” แก้ไขเพิ่มเติมความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือโทษจำคุกและเปรียบเทียบปรับได้เพื่อให้สอดคล้องหรือเป็นไปตามหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมายที่กำหนดไว้

(5) การนำโทษปรับทางปกครองมาใช้แทนโทษอาญา (ซึ่งไม่ใช่มาตรการบังคับทางปกครองตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. ๒๕๓๕) ต้องมีการตรากฎหมายว่าด้วยการดำเนินการปรับและระงับคดีที่มีโทษปรับทางปกครองเป็นการเฉพาะ ในลักษณะเป็น “กฎหมายกลาง” หรือ “กฎหมายพิเศษ” ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์กลางในการใช้โทษทางปกครองที่ครอบคลุมถึงวิธีการปรับและการจัดการเงินที่ปรับ การกำหนดให้มีหน่วยงาน

กลางในการบังคับใช้กฎหมายเป็นผู้มีหน้าที่และอำนาจลงโทษปรับ ซึ่งอาจจะเป็นศาลปกครอง หรือ กรมบัญชีกลางกระทรวงการคลังก็ได้เพื่อให้ค่าปรับตกเป็นของแผ่นดิน และลดการทุจริตคอร์รัปชัน รวมถึงการกำหนดอายุความในการบังคับโทษปรับทางปกครอง

ส่วนสุดท้ายการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติให้ส่วนราชการถือปฏิบัติลักษณะอนุกรรมการฯ เห็นสมควรเสนอผลการศึกษาที่ยุติแล้วเพื่อให้คณะรัฐมนตรีมีมติกำหนดให้ส่วนราชการที่จะเสนอกฎหมายใหม่หรือที่ต้องมีการทบทวนกฎหมายตามพระราชกฤษฎีกาการทบทวนความเหมาะสมของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๘ นำหลักการกำหนดโทษอาญาตามผลการศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ ไปพิจารณาความจำเป็นที่ต้องกำหนดโทษอาญาในกฎหมายนั้น ๆ ด้วยทั้งนี้มีข้อสังเกตเกี่ยวกับ “การแปรรูปความผิดทางอาญา” ซึ่งเป็นการเปลี่ยนลักษณะความผิดอาญาเป็นมาตรการทางปกครองและการฝ่าฝืนกฎระเบียบที่ไม่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม (Social Order) ซึ่งอาจเปลี่ยนเป็นโทษทางปกครอง เพื่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อการแก้ไขสถานะกฎหมายอาญาเพื่อดังกล่าวว่า ไม่ว่าจะเรียกชื่อว่าเป็น “โทษอาญา” หรือ “โทษทางปกครอง” การดำเนินคดีต้องให้สิทธิผู้ถูกกล่าวหาได้สู้คดีอย่างเป็นธรรม (Fair Trial) และต้องนำหลักประกันทางอาญามาใช้ด้วย โดยศาลสิทธิมนุษยชนยุโรป (The European Court of Human Rights) ได้วางหลักไว้ว่า “แม้ว่าจะเรียกชื่อมาตรการแบบใดในกฎหมายภายในประเทศหากเป็นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ “เนื้อหาทางอาญา” (matière pénale) แล้วการปรับใช้มาตรการดังกล่าวต้องเคารพต่อหลักประกันทางอาญาที่ได้รับการยอมรับโดยอนุสัญญาสิทธิมนุษยชนยุโรปมาตรา 6 ด้วย” โดยคำว่า “เนื้อหาทางอาญา” (matière pénale) ดังกล่าวนั้น หมายถึง มาตรการทั้งปวงที่มีผลเป็นการป้องกันและลงโทษ²⁰

ศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล กรรมการพิจารณาปรับปรุงประมวลกฎหมายอาญา และรองอธิการบดี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้แสดงความคิดเห็นว่า กฎหมายอาญา ซึ่งมักถูกอธิบายว่าได้แก่กฎหมายที่กำหนดความผิดและกำหนดโทษไว้ก็คือ เป็นกฎหมายที่กำหนดให้การกระทำหรือไม่กระทำการใดเป็นความผิดอาญา (Criminalization) โดยมีการกำหนดบทระวางโทษ (Criminal Sanction) ไว้ด้วย แต่ทั้งสองเรื่องมักไม่มีการอภิปรายในรายละเอียดว่าการกระทำหรือไม่กระทำการใดควรกำหนดให้เป็นความผิดอาญา หรือการกำหนดบทระวางโทษควรต้องพิจารณาจากสิ่งใด

²⁰ ปกป้อง ศรีสนิท, กล่าวในการสัมมนาทางวิชาการ “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 13 กันยายน 2560.

ทั้งนี้เพื่อประกอบการพิจารณาว่าในความผิดแต่ละฐานควรกำหนดโทษเช่นใดนั้น จำเป็นต้องศึกษา “แนวความคิดในการกำหนดโทษทางอาญา” (Criminal Sanction) ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. การกำหนดบทระวางโทษโดยฝ่ายนิติบัญญัติในกรณีที่จะกำหนดโทษเป็นโทษอาญาแล้ว ปัญหาที่ต้องพิจารณาคือ ในความผิดแต่ละฐานควรกำหนดระวางโทษสถานใด จากโทษหลัก 3 ประการ คือ ประหารชีวิต จำคุก หรือปรับ และหากเป็นโทษจำคุก หรือปรับ จะกำหนดอย่างไร และเพียงใด ถือเป็นหน้าที่ของฝ่ายนิติบัญญัติที่จะต้องพิจารณา กล่าวคือ เมื่อฝ่ายนิติบัญญัติกำหนดให้การกระทำ หรือไม่กระทำการใดเป็นความผิดแล้วก็ต้องบัญญัติบทระวางโทษทางอาญาด้วย ประเด็นคือ การกำหนดบทระวางโทษที่ฝ่ายนิติบัญญัติจะต้องกำหนดนั้น จะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ใด โดยหลักทั่วไปในกฎหมายอาญากำหนดบทระวางโทษต้องเป็นไปตามหลักความยุติธรรมที่ได้สัดส่วน (Proportional Justice) ซึ่งหมายความว่า โทษทางอาญาจะต้องได้สัดส่วน (Proportion) กับความร้ายแรงของความผิด (Severity of the crime) ดังนั้น การกำหนดบทระวางโทษจะต้องคำนึงถึง “ฐานความผิด” ซึ่งเป็นการพิจารณาในด้านภาวะวิสัย (Objective) รวมทั้ง “คุณธรรมทางกฎหมาย” ซึ่งได้แก่การเปรียบเทียบ “ความร้ายแรงของความผิด” เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่นตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๘๘ ย่อมมีความร้ายแรงกว่าความผิดฐานทำร้ายร่างกายตามมาตรา ๒๕๕ หรือความผิดฐานชิงทรัพย์ ตามมาตรา ๓๓๕ ย่อมมีความร้ายแรงกว่าความผิดฐานลักทรัพย์ ตามมาตรา ๓๓๔ เป็นต้น อย่างไรก็ตามหากพิจารณากฎหมายบางฉบับแล้ว การกำหนดบทระวางโทษก็อาจจะรุนแรงเกินกว่าที่ควรจะเป็น เช่น พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๕ ก่อนที่จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมได้กำหนดโทษสำหรับผู้ผลิต นำเข้า หรือส่งออกซึ่งยาเสพติดให้โทษประเภท ๑ ต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตและปรับตั้งแต่หนึ่งล้านบาทถึงห้าล้านบาท แต่ถ้าเป็นการกระทำเพื่อจำหน่ายต้องระวางโทษประหารชีวิต บทบัญญัติดังกล่าวได้นำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นตามหลักสัดส่วน เช่น การนำยาบ้าผ่านด่านมาจากต่างประเทศ จำนวน ๒ เม็ด สำหรับเสพเอง ๑ เม็ด และอีก ๑ เม็ดขายให้กับเพื่อน กรณีนี้ศาลก็ต้องลงโทษประหารชีวิตเพราะเป็น “การนำเข้าเพื่อจำหน่าย” แล้วเป็นต้น ดังนั้น หลักในการกำหนดบทระวางโทษของฝ่ายนิติบัญญัติจึงต้องคำนึงถึงหลักสัดส่วนของโทษกับความร้ายแรงของความผิด โดยต้องคำนึงถึงความเป็นภาวะวิสัย (Objectivity) ของฐานความผิดเป็นหลัก

2. การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษโดยศาลเมื่อมีความผิดอาญาเกิดขึ้นจนนำคดีเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาล หากศาลเห็นว่า การกระทำที่มีการฟ้องร้องเป็นความผิดอาญาแล้วศาลจะต้องดำเนินการตามมาตรา ๑๘๕ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาซึ่งกำหนดให้ศาลลงโทษแก่จำเลยตามความผิด เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าหากศาลจะพิพากษาลงโทษแล้วจะใช้

ดุลพินิจในการกำหนดโทษอย่างไรเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า นอกเหนือจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๑๘๕ ดังกล่าว ศาลยังต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒ วรรคหนึ่ง ที่กำหนดว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย” ดังนั้นการที่ศาลใช้ดุลพินิจในการลงโทษแล้ว ศาลต้องใช้ดุลพินิจภายใต้กรอบที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งหมายความว่าศาลจะลงโทษเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (อัตราโทษขั้นสูง) หรือต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ (อัตราโทษขั้นต่ำ) ไม่ได้เว้นแต่มีเหตุเพิ่มโทษหรือเหตุลดโทษ นอกจากนี้ หากศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก ศาลก็มีดุลพินิจที่จะใช้มาตรการรอลงอาญา (Probation) แก่จำเลยโดยการ “รอกำหนดโทษ” หรือ “รอลงโทษ” ก็ได้²¹

กล่าวโดยสรุป คือ เมื่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๗๗ วรรคสามกำหนดให้ “การกำหนดโทษทางอาญาต้องกระทำเฉพาะความผิดร้ายแรง” โดยไม่มีเกณฑ์ใดที่จะมากำหนดว่าการกระทำเช่นใดควรกำหนดเป็นความผิดอาญา และอย่างไรที่ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้ จึงเป็นประเด็นปัญหาการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษ ซึ่งเกี่ยวข้องกับปัญหาความยุติธรรมดังที่ศาสตราจารย์พิเศษชานินทร์ กรีวิเชียร ได้แสดงปาฐกถาพิเศษเรื่อง การใช้ดุลพินิจของศาลยุติธรรม ความตอนหนึ่งว่า “การประสิทธิ์ประสาทความยุติธรรมก็คือการใช้ดุลพินิจของศาล... โดยเฉพาะ “ความพอเหมาะพอดี” ที่เรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า The Sense of Proportion หรือการยึดถือสายกลางนี้ควรเป็นคุณสมบัติสำคัญของผู้พิพากษา ซึ่งเป็นคุณสมบัติอันดับรองก็เฉพาะเรื่องความซื่อสัตย์ สุจริตเท่านั้น ถ้าความพอเหมาะพอดีขาดหายไป ความยุติธรรมก็จะขาดหายไป อีกประการหนึ่งคือ การใช้ดุลพินิจต้องสอดคล้องกับสามัญสำนึกด้วย จึงจะบังเกิดความยุติธรรมอย่างแท้จริง

2.3 วัตถุประสงค์ในการลงโทษ²²

เมื่อพิจารณาถึงภารกิจของกฎหมายอาญาที่มีแนวคิดในการใช้กฎหมายเพื่อคุ้มครองสังคม (Social Legislation) โดยนักนิติศาสตร์ชาวเยอรมัน ได้เสนอความคิดเห็นของ Rudoff Von Jthering นักนิติศาสตร์ชาวเยอรมัน ได้เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในกฎหมายในหนังสือ Der Zweck in Reclit ว่ากฎหมายที่ดีต้องแบกภาระทั้งหลายที่มีอิทธิพลต่อผลประโยชน์ต่าง ๆ ในชีวิตสังคม โดยมอบให้รัฐหีบเอาประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งมาพิจารณาเป็นพิเศษใน

²¹ สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล, กล่าวในการสัมมนาทางวิชาการ “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 13 กันยายน 2560.

²² ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2559), น. 165-167.

สังคมที่มีความเหลื่อมล้ำ หรือมีช่องว่างทางเศรษฐกิจ ที่ห่างกันมากระหว่าง “ความมี” กับ “ความจน” ถ้านำกฎหมายมาใช้ให้เหมาะกับสภาพสังคมดังกล่าวก็ต้องใช้กฎหมายในลักษณะที่เท่าเทียมกันกับทุกคนตามลักษณะของกฎหมายทั่วไป การใช้กฎหมายในทางสังคมบางลักษณะเพื่อจุดมุ่งหมายเพื่อจะแก้ไขปัญหาลักษณะดังกล่าวจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแนวความคิดในการสร้างและการใช้เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันในสังคมเป็นแนวความคิดในการใช้กฎหมายที่เป็นเครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายของรัฐ²³ มาตรการสำคัญของกฎหมายอาญา คือ บทกำหนดโทษที่จะนำมาลงโทษแก่จำเลยเมื่อพบข้อเท็จจริงอันเป็นข้อยุติแล้วว่าผู้กระทำได้ลงมือกระทำความผิดอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจริง ผู้กระทำความผิดนั้นต้องได้รับโทษ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้การใช้กฎหมายเป็นมาตรการในการคุ้มครองสังคม ต้องบังคับใช้ให้เป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษ มีอยู่ 5 เรื่อง คือ การแก้แค้นทดแทน การข่มขู่ยับยั้ง การตัดความสามารถผู้กระทำความผิด การฟื้นฟูและแก้ไข และการนำกลับสู่สังคม แต่ในการศึกษาในครั้งนี้จะศึกษาเฉพาะ 2 เรื่อง คือ การข่มขู่ยับยั้ง และ การฟื้นฟูแก้ไข

2.3.1 ข่มขู่และยับยั้ง

การข่มขู่และยับยั้ง (intimidation, deterrence) เป็นวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อสร้างประโยชน์สังคม (social benefits) เพราะการลงโทษใดสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดมิให้กลับไปทำผิดซ้ำอีก และยับยั้งมิให้ผู้อื่นเลียนแบบการกระทำความผิดได้ การลงโทษนั้นจะเกิดประโยชน์ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด “อรรถนิยม” (utilitarianism)

การประหารชีวิต กับการจำคุกระยะยาว มีลักษณะของการข่มขู่ยับยั้ง การเหมี่ยน (caning) ก็เป็นโทษที่ใช้ในประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน ที่สอดคล้องกับการข่มขู่ยับยั้งได้เป็นอย่างดี และมีประสิทธิภาพในการยับยั้งผู้กระทำความผิดอย่างดียิ่ง สังเกตได้จากการกระทำความผิดฐานขีดเขียนในที่สาธารณะให้เกิดความสกปรก (graffiti) ไม่ค่อยปรากฏให้เห็นในประเทศสิงคโปร์ เพราะสิงคโปร์จะเหมี่ยนคนที่กระทำการดังกล่าว แต่ในประเทศไทยปรากฏให้เห็นอยู่มากมายเพราะมีโทษแค่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตามกฎหมายรักษาความสะอาด อย่างไรก็ตาม หากเพิ่มเติมลักษณะของการข่มขู่ยับยั้งในการลงโทษให้มากขึ้นจะส่งผลให้กระตบสิทธิมนุษยชนมากขึ้นเช่นกัน เช่นในกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (ICCPR) ซึ่งประเทศไทยเป็นรัฐภาคี ข้อ 7 ได้กำหนดห้ามมิให้มีการลงโทษ ทรมาน ทารุณ โหดร้าย หรือย่ำยีศักดิ์ศรี ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า ลักษณะของการข่มขู่ยับยั้ง กับสิทธิมนุษยชน มักจะแปรผกผันกันเสมอ

²³ ฉัฐวสา ฉัตรไพฑูรย์, “ขอบเขตการกำหนดข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบทางอาญา,” (วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัย : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), น.95.

2.3.2 การฟื้นฟูแก้ไขผู้กระทำความผิด

การฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (rehabilitation) เป็นวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่สอดคล้องกับหลักสิทธิมนุษยชนมากที่สุด และหากการฟื้นฟูสำเร็จสังคมก็จะได้รับประโยชน์จากการลงโทษดังกล่าว เพราะผู้กระทำความผิดจะไม่หวนกลับไปทำผิดอีก ฝ่ายที่นิยมในวัตถุประสงค์ข้อนี้จะมองว่า อาชญากรทุกคนเป็นเหมือนผู้ป่วยที่สามารถฟื้นฟูแก้ไข รักษา ให้อาหายได้ และสามารถให้อาชญากรที่แก้ไขแล้วสามารถกลับเข้าสู่สังคมได้ แต่อย่างไรก็ตามการฟื้นฟูอย่างเดียวยังอาจไม่มีผลถึงการยับยั้งอาชญากรรมเลียนแบบ เพราะผู้ที่ไม่เคยกระทำความผิดอาจไม่เกรงกลัวต่อมาตรการการลงโทษที่มีแต่มีติของการฟื้นฟูแต่เพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ การฟื้นฟูในเรือนจำที่ประสบความสำเร็จทำให้ผู้กระทำความผิดกลับตัวกลับใจเป็นคนดีแล้ว แต่เมื่อพ้นโทษ เรือนจำก็ปล่อยให้ นักโทษนั้นออกไปเผชิญสภาพสังคมภายนอกเอง โดยไม่มีการเตรียมตัว ผู้พ้นโทษก็จะถูกตีตราบาป (stigma) โดยเฉพาะนายจ้างก็ไม่รับเข้าทำงาน โอกาสที่จะถูกโคດเคี้ยวและกลับไปทำความผิดอีกก็จะมีมาก ดังนั้นการฟื้นฟูอย่างเดียวยังไม่น่าจะช่วยแก้ปัญหาได้ จึงต้องมีแนวคิดในการนำผู้กระทำความผิดกลับสู่สังคมกลับสู่สังคมหรือที่เรียกว่า resocialization

2.4 การลงโทษให้ได้สัดส่วน

หลักความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality) The rule of law หรือที่รู้จักในประเทศไทยว่าหลักนิติธรรม เป็นทั้งอุดมคติของระบบ กฎหมายและอุดมการณ์ทางการเมือง ผู้นำประเทศ ทั่วโลกต่างอ้างว่า The rule of law เป็นหลักการสำคัญในการปกครองในประเทศของตนที่หากจะนิยามหลักนิติธรรมในความหมายอย่างแคบที่มีความหมายเพียงการใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการปกครองโดยไม่มีข้อจำกัดใด ๆ ในแง่ กระบวนการและเนื้อหาของกฎหมาย หรืออาจเป็นความหมายอย่างกว้างที่รวมเอาหลักการ ประชาธิปไตยและหลักสิทธิมนุษยชนเข้าไว้ด้วยกัน และคุณค่าสำคัญของหลักนิติธรรมก็คือ ความแน่นอนทางกฎหมาย หลักประกันความคาดหวังทางกฎหมาย ความปลอดภัยจากการใช้ อำนาจตามอำเภอใจ และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องใช้ อำนาจตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น²⁴

Thomas Bingham อดีต Lord Chief Justice of England and Wales ได้อธิบายความหมายและองค์ประกอบของหลักนิติธรรมที่เมื่อได้นำมาปรับใช้กับกระบวนการยุติธรรมทางอาญาสรุปลักษณะได้ดังต่อไปนี้

²⁴ ศุภกิจ เข้มประชา, มองกระบวนการยุติธรรมทางอาญาผ่านการศึกษาเปรียบเทียบ (The Thai Criminal Justice System: A Comparative Perspective), (กรุงเทพมหานคร: เจริญรัฐ, 2558), น. 177-178.

(1) การใช้อำนาจของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมต้องกระทำอย่างเป็นธรรมและอยู่ในขอบเขตของกฎหมาย และกฎหมายนั้นต้องตราขึ้น โดยกระบวนการประชาธิปไตยประชาชนสามารถเข้าใจได้ง่ายเข้าถึงได้ชัดเจน และคาดหมายได้

(2) กฎหมายที่ให้อำนาจแก่หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมต้องรับรองและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานของประชาชน ได้แก่สิทธิที่จะมีชีวิต สิทธิที่จะไม่ถูกทรมานหรือได้รับการปฏิบัติ หรือลงโทษที่ไร้มนุษยธรรมหรือหมิ่นศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิที่จะไม่ถูกบังคับใช้แรงงาน สิทธิที่จะไม่ถูกลงโทษหากไม่มีกฎหมายกำหนดโทษไว้ล่วงหน้า สิทธิที่จะได้รับการเคารพความเป็นส่วนตัวและชีวิตครอบครัวเสรีภาพในความคิด มโนสำนึกและการนับถือศาสนา เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น เสรีภาพในการรวมกลุ่มและสมาคม เสรีภาพในการสมรส และสิทธิที่จะไม่ถูกเลือกปฏิบัติ

(3) การพิจารณาคดีอาญาต้องกระทำด้วยความเป็นธรรม โดยมีหลักการพื้นฐานคือ คู่ความทั้งสองฝ่ายต้องได้รับความเป็นธรรมอย่างเท่าเทียมกัน และความหมายของความเป็นธรรมในการพิจารณาคดีนี้พัฒนาไปตามยุคสมัยสิ่งที่เป็นธรรมในวันนี้อาจไม่เป็นธรรมในวันหน้าได้ และต้องมีผู้พิพากษาที่มีความเป็นอิสระ คืออิสระจากฝ่ายบริหารหรือรัฐบาล อิสระจากสายการบังคับบัญชาผลประโยชน์ส่วนตัว พรรคการเมืองและกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ สิ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจมีแต่ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อเท็จจริงในคดีเท่านั้น นอกจากความเป็นอิสระแล้ว ผู้พิพากษายังต้องมีความเป็นกลาง (impartial) และปราศจากอคติ

การพิจารณาคดีต้องกระทำโดยเปิดเผย จำเลยต้องได้รับการสันนิษฐานว่าเป็นผู้บริสุทธิ์ จำเลยต้องเข้าใจข้อกล่าวหา มีเวลาและทรัพยากรที่เพียงพอในการต่อสู้คดี มีสิทธิที่จะมีทนายความให้ความช่วยเหลือ มีสิทธิทราบและตรวจสอบพยานหลักฐานของโจทก์ หากไม่เข้าใจ ภาษาที่ใช้ในกระบวนการพิจารณาต้องมีล่าม

(4) การตัดสินใจใด ๆ ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมต้องอ้างอิงจากกฎหมายเป็นหลักการใช้ดุลพินิจเป็นข้อยกเว้น

(5) หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมต้องบังคับใช้กฎหมายกับประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน

(6) การเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมของประชาชนต้องมีค่าใช้จ่ายน้อยและไม่ล่าช้า

(7) กระบวนการยุติธรรมภายในประเทศต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศด้วย ไม่ใช่จะออกกฎหมายใด ๆ มาใช้บังคับกับพลเมืองของตนก็ได้

สำหรับในประเทศไทยเข้าใจและให้ความสำคัญถึงหลักนิติธรรมดังที่ได้นำมาบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ เมื่อ

ปี พ.ศ. 2550 ซึ่งหลักการสำคัญประการหนึ่งกระบวนการยุติธรรมทางอาญาไม่ควรอย่างยิ่งที่จะมองข้ามหรือละเลยไป นั่นคือ หลักความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality) เพราะสาระสำคัญของหลักความได้สัดส่วนเป็นหลักการขั้นพื้นฐานสำคัญของกฎหมายที่ได้กำหนดขอบเขตการใช้อำนาจรัฐ โดยมีเจตนารมณ์เพื่อเป็นการให้หลักประกันในการคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพแก่ประชาชน กล่าวได้ว่าหลักความได้สัดส่วนนั้นเป็นหลักการที่คุ้มครองสิทธิ เสรีภาพ ของประชาชนและสร้างสมดุลระหว่างการใช้อำนาจรัฐและสิทธิเสรีภาพของบุคคล การที่ฝ่ายนิติบัญญัติจะตรากฎหมายจำกัดสิทธิ เสรีภาพของบุคคลจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบว่าการที่จะใช้ มาตรการ เช่นว่านั้นจำกัดสิทธิ เสรีภาพของบุคคล มาตรการดังกล่าวต้องเป็นที่แน่นอนหรือคาด เห็นได้ว่าการตรากฎหมายเช่นนั้นสามารถที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ได้จริง โดย มาตรการนั้นต้องวางอยู่บนสมมติฐานที่ใคร่รับการยอมรับหรือเป็นมาตรการที่ได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่ามีความเป็นไปได้ที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวต้องพิจารณาซึ่งน้ำหนักว่าประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นแก่สาธารณะจากการใช้มาตรการนั้น มีความคุ้มค่ามากกว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นกับการไป สิทธิของบุคคล ถึงขนาดจำเป็นต้องใช้มาตรการดังกล่าว²⁵

การใช้หลักความได้สัดส่วนซึ่งมีความมุ่งหมายเพื่อความยุติธรรมนั้น ได้มีการค้นพบว่ามีการบัญญัติไว้เป็นกฎหมายบัญญัติตั้งแต่สมัยกฎหมายของโรมันแล้ว ทั้งในกฎหมายระดับรัฐธรรมนูญ กฎหมายปกครอง และกฎหมายอาญา ต่อมาในนานาอารยประเทศในทุกระบบกฎหมาย เช่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน สาธารณรัฐฝรั่งเศส สาธารณรัฐเกาหลี ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไทย เป็นต้น ต่างได้นำหลักความได้สัดส่วนเข้ามาใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณากรณีที่มีการจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนซึ่งได้มีการพัฒนาเป็นระยะเวลายาวนานจากนักนิติศาสตร์ และผ่านคำ พิพากษาของศาล²⁶ เจื่อนใจที่สำคัญของหลักนี้อยู่ที่สิทธิและเสรีภาพของบุคคลอาจถูกจำกัดได้ในขอบเขตที่เหมาะสมและจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ถูกต้องตามกฎหมายโดยมาตรฐานดังกล่าวต้องมีทางเลือกต่าง ๆ สำหรับจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคลเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งควรใช้ทางเลือกที่ล่วงล้ำสิทธิพื้นฐานของบุคคลให้น้อยที่สุด²⁷

²⁵ บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ, “หลักความได้สัดส่วน (principle of proportionality),” ในการตรวจสอบขอบเขตอำนาจรัฐ ตามมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 (รายงานผลการวิจัย, 2558)

²⁶ เพิ่งอ้าง, น. 2.

²⁷ พิทยา จินาวัฒน์, สรุปเนื้อหาบทความที่เกี่ยวกับหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วน, (กรุงเทพมหานคร: สำนักกิจการในพระตำหนักเจ้าหลานเธอพระองค์เจ้าพัชรกิติยาภา, 2557), น.2

แนวคิดของหลักความได้สัดส่วนจึงเป็นหลักพื้นฐานสำหรับศาลที่จะต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วนเท่าที่
เช่นกัน²⁸

สำหรับความมีอยู่ของหลักความได้สัดส่วนในระบบกฎหมายไทยนั้น เป็นหลัก
กฎหมายที่มีอยู่และควบคู่มากระบบกฎหมายไทยมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานในระดับกฎหมาย
รัฐธรรมนูญ นับแต่เมื่อประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์
มาเป็นระบอบประชาธิปไตย อันเป็นการปกครองภายใต้หลักนิติรัฐหรือรัฐภายใต้กฎหมายโดยมี
เจตนารมณ์มุ่งคุ้มครองสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ที่ติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด รัฐจะเข้ามา
รบกวนในสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้แต่ต้องเป็นไปอย่างจำกัดตามเงื่อนไขของกฎหมาย
จึงได้มีการวางหลักประกันการจำกัดสิทธิและเสรีภาพในรัฐธรรมนูญประเทศไทยเรื่อยมาจนกระทั่ง
เมื่อมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ได้บัญญัติหลักการ
ใหม่ ๆ เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในแต่ละคนอย่างเป็น รูปธรรมและ
ชัดเจน โดยที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ได้ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ
คือ การควบคุมการใช้อำนาจของรัฐในการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน
บทบัญญัติที่ให้อำนาจฝ่ายนิติบัญญัติออกกฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพขึ้นพื้นฐานที่รัฐธรรมนูญ
รับรองไว้ จึงบัญญัติให้ใช้อำนาจนี้ได้เฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นและ
จะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้บทบัญญัติในมาตรานี้ยังกำหนดให้
ฝ่ายนิติบัญญัติต้องระบอบบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย
จนกระทั่งมาถึงรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 แม้จะไม่มี
บัญญัติเน้นย้ำ ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนแต่หัวใจสำคัญของการให้หลักประกันในการคุ้มครอง
สิทธิและเสรีภาพก็ยังคงอยู่ที่กล่าวมาอาจพิจารณาหลักความได้ สัดส่วนเป็นหลักเกณฑ์ในการ
ควบคุมตรวจสอบการกระทำของรัฐทั้งหลายอันมีสาระสำคัญอยู่ 3 ประการ คือ²⁹

ประการแรก เป็นหลักความเหมาะสมของมาตรการหรือวิธีการอันใดอันหนึ่ง กล่าวคือ
มาตรการที่อาจทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้มาตรการอันใดอันหนึ่งจะเป็นมาตรการที่
ไม่เหมาะสมหากมาตรการนั้นไม่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ที่มุ่งหมายได้หรือการบรรลุวัตถุประสงค์
ดังกล่าวนั้นเป็นไปด้วยความยากลำบาก หรือสภาพการณ์ซึ่งรัฐได้ทำการแทรกแซงและภายใน
สภาพการณ์นั้นรัฐจะต้องคำนึงถึงการทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้โดยมาตรการนั้นวางอยู่
บนสมมติฐานที่ได้รับการยอมรับหรือเป็นมาตรการที่ได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่ามีความเป็นไปได้

²⁸ หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา, เพิ่งอ้าง, น.35

²⁹ หลักความได้สัดส่วน (principle of proportionality) ในการตรวจสอบขอบเขตอำนาจรัฐ ตามมาตรา
29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550, เพิ่งอ้าง, น. 13-20.

ได้ที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว ในกรณีนี้จึงถือได้ว่ามาตรการนั้นเป็นมาตรการที่เหมาะสม ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ เป็นหลักที่บังคับให้ผู้ใช้อำนาจรัฐในการออกกฎหมายต้องมีความเหมาะสมกับการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายเท่านั้น กฎ คำสั่ง และข้อบังคับใดที่ใช้ดุลพินิจไม่เหมาะสมในการดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ย่อมถือว่าเป็นคำสั่งที่ไม่เหมาะสมซึ่งศาลอาจก้าวล่วงใช้อำนาจเพิกถอนได้

ประการที่สอง เป็นหลักที่พิจารณามาตรการหรือวิธีการที่เหมาะสมที่ก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดเท่านั้นหรือความจำเป็นของมาตรการใดมาตรการหนึ่งนั้นไม่มีอยู่หากการบรรลุเป้าหมายเดียวกันนั้นหรือผลสำเร็จที่ดีกว่าสามารถจะกระทำได้โดยวิธีการหรือมาตรการอื่นที่แทรกแซงหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่น้อยกว่าโดยในหลักความจำเป็นจะต้องคำนึงว่ามาตรการใดมาตรการหนึ่งจะมีความจำเป็นเมื่อไม่สามารถที่จะเลือกมาตรการอื่นใดที่มีผลเช่นเดียวกับมาตรการที่เลือกได้อีกทั้งมาตรการนั้นเป็นมาตรการที่มีผลกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานน้อยที่สุด และอาจสรุปได้ว่าจะมีมาตรการเดียวเท่านั้นที่จะเป็นมาตรการที่จำเป็น

ประการที่สาม เป็นเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์และวิธีการมีหลักการว่า มาตรการอันใดอันหนึ่งจะต้องไม่อยู่นอกเหนือขอบเขตของความสัมพันธ์ระหว่างวิธีการดังกล่าวกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือหากจะกล่าวในเชิงบอกเล่าอาจกล่าวได้ว่ามาตรการอันใดอันหนึ่งจะต้องอยู่ภายในขอบเขตของความสัมพันธ์ที่เหมาะสมระหว่างวิธีการกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิขั้นพื้นฐานและหลักความได้สัดส่วน อาจกล่าวได้ว่าเป็นมาตรการในการชั่งน้ำหนักหาความได้สัดส่วนสมควรว่าการได้รับผลกระทบอันเกิดจากการแทรกแซงในเสรีภาพของปัจเจกบุคคลจะต้องไม่อยู่นอกเหนือจากขอบเขตความสัมพันธ์ของประโยชน์อันเป็นเป้าหมายของสาธารณะที่กำหนดไว้ประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการตามมาตรการนั้นจะต้องมีน้ำหนักมากกว่าผลเสียที่เกิดจากมาตรการ

หลักการพิจารณาคดีและบังคับโทษที่เหมาะสมกับบุคคล (Individualization of Punishment) เป็นสมการความสัมพันธ์ที่เหมาะสมของการกำหนดโทษที่จะใช้กับผู้กระทำความผิดกับความผิดอาญาที่เกิดขึ้นที่ถูกต้องเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดกับคน ๆ นั้น เป็นเรื่องที่แสดงและยืนยันว่าผู้กระทำความผิดเป็นประธานของการบังคับโทษเพราะวัตถุประสงค์ของการบังคับโทษ คือ ตัวผู้กระทำความผิด นั่นคือ ในเรื่องของสภาพพฤติกรรมแห่งคดี ประวัติการกระทำความผิด อายุ สุขภาพทางกาย และสุขภาพทางจิต ประวัติการศึกษา และครอบครัว สิ่งแวดล้อม ภูมิหลัง ประวัติการทำงาน สถานะทางการเงิน อุปนิสัย หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยตามความเป็นจริงที่ว่ามนุษย์แต่ละคนมีความสามารถและความรับผิดชอบของแต่ละคนที่ไม่เท่าเทียมกัน ซึ่งบุคคลลักษณะนิสัยแสดงออกทางพฤติกรรมภายนอกจึงต้องมุ่งเน้นที่ตัวผู้กระทำความผิดโดยตรงผู้กระทำ

ความผิดมีความสำคัญต่อการป้องกันมิให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก กรณีจึงเป็นเรื่องของการมุ่งที่จะเปลี่ยนแปลงแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดเป็นหลัก การกำหนดโทษจึงมีความจำเป็นต้องรู้และเข้าใจผู้กระทำความผิดอย่างลึกซึ้ง การพิจารณาให้มนุษย์เป็นประธานของการถูกบังคับซึ่งถือเป็นหลักประกันของการถูกบังคับโทษทางกฎหมายและตามหลักรัฐธรรมนูญ เหตุผลในการบังคับโทษจึงต้องมีความเป็นภาวะวิสัยอย่างมากและตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักความเสมอภาค โปร่งใส ตรวจสอบได้ อันกระทำเพื่อประโยชน์ของสังคมเป็นสำคัญ³⁰ ซึ่งหลักการพิจารณาคดีและบังคับโทษที่เหมาะสมกับบุคคลเป็นข้อมูลที่เป็นส่วนของเนื้อหาที่สำคัญที่ต้องใช้ตั้งแต่เริ่มกระบวนการยุติธรรมและใช้ในทุกขั้นตอนจนถึงขั้นบังคับโทษ สำหรับประเทศไทยนั้นกระบวนการยุติธรรมทางอาญามีได้นำหลักนี้มาใช้อย่างครบถ้วนและถูกต้อง กล่าวคือในการดำเนินคดีจะมีแต่ข้อเท็จจริงที่กระทำความผิดเพื่อพิจารณาองค์ประกอบความผิด เพื่อพิจารณาองค์ประกอบความผิด แต่ข้อเท็จจริงส่วนบุคคลไม่ค่อยได้นำมาใช้ร่วมกับการพิจารณาของผู้กระทำความผิด จึงไม่มีข้อมูลพื้นฐานในการพิจารณาข้อเท็จจริงของผู้กระทำความผิด แต่การที่ลงโทษให้เหมาะสมกับลักษณะของการกระทำความผิดและตัวผู้กระทำความผิดยังจะให้สมกับจุดประสงค์ของการลงโทษไม่อาจทำได้เสมอไป เนื่องจากผู้กระทำความผิดบางคนมีลักษณะเป็นภัยต่อสังคม ศาลจะต้องเลือกเอาว่าการลงโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิดและตัวผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก³¹ ในทางตรงกันข้ามการลงโทษต่ำกว่าสัดส่วนแห่งความผิดในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่มีโอกาสที่จะกระทำความผิดนั้นอีก โดยเหตุนี้ศาลจะต้องคำนึงถึงจุดประสงค์ของการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันสังคมให้พ้นจากภัยอันตรายมากกว่าที่จะลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด

2.5 หลักการและเหตุผลในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

กฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทยและต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ ออกใช้บังคับด้วยเหตุผล เพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน

³⁰ ธานี วรภัทร์, หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557), น.65

³¹ ณรงค์ ใจหาญ, กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย, (กรุงเทพมหานคร :วิญญูชน, 2543), น.23

ของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยีทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้นถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไข ให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. 2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร ที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ขับขี่ ผู้ประกอบการและตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาคทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้นให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสม กับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอดจนมาถึงปัจจุบันคือ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2562 ให้ไว้ ณ วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 เป็นปีที่ 4 ในรัชกาลปัจจุบัน

2.5.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร

สำหรับลักษณะของกฎหมายจราจรที่สำคัญ คือ กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอันเป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับในการจัดระเบียบจราจร ให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) คือ บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม (Social Order) ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม (Moral Reason) เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มี ความผิดในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าโดย พื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้วบัญญัติขึ้น เพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนด กฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้นการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษย์ในเรื่องความผิดถูกทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศ เช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญาโดยพิจารณาจัดให้ การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ “การฝ่าฝืนระเบียบ” เท่านั้นเป็นผลให้การกำหนดนโยบาย ทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญาและภาระการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมาย

อาญา ทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทยที่นำแนวความคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทยประชาชนยังขาดสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย (Obedient to Law) ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้ จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ³² กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้น โดยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านเทคนิค จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ กล่าวคือ ความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภท โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (Truecrime) และมีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิดจึงเรียกความผิดประเภทนี้ว่าความผิดต่อระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ดังจะเห็นได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะความผิดออกเป็น 3 ประเภทคือ³³

1. ความผิดที่เป็นความผิดต่อระเบียบ³⁴ (Regulatory Offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบจัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ พฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรม และจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีการพิจารณาความผิด และการตัดสินลงโทษแตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและ

³² อธิธิ มุสิกพงษ์, “การดำเนินคดีความเล็กน้อย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต วิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร, 2534).

³³ สาโรจน์ คุ้มทรัพย์, “การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), น. 30

³⁴ เออร์ตัน โลหะ, ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต วิทยาลัยศรีปทุม, 2555).

ผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบมีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับการกำหนดโทษในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกดำเนินจากสังคม และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร ความรับผิดชอบเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร

2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายต่อปัจเจกชน³⁵ เป็นกรณีที่การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำผิด เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายอันใดอันหนึ่ง³⁶ เช่นชีวิตมนุษย์ เพราะความผิดที่เป็นอาญาที่เป็นการก่ออันตรายที่ประจักษ์เป็นองค์ประกอบของความเป็นอันตรายต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง³⁷ ซึ่งความเป็นอันตรายดังกล่าวอาจเป็นกรณีของความเป็นอันตรายต่อชีวิต หรือร่างกายของบุคคลอื่นตลอดถึงค่าในทรัพย์สินของบุคคลอื่น ในทางตรงกันข้าม ถ้าพิจารณาจากความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายอย่างลอบ ๆ จะพบว่าความผิดอาญาที่เป็นที่เป็นการก่ออันตรายอย่างลอบ ๆ องค์ประกอบของความเป็นอันตรายต่อบุคคลโดยทั่วไป³⁸ เช่นการขับรถในขณะที่เมาสุราเพียงเล็กน้อย เป็นความผิดฐานเมาสุราในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ตามมาตรา 316 แห่งประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน³⁹ (เทียบได้กับมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.

³⁵ สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์วัฒน์, “ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร, 2536).

³⁶ Horst Schroeder, *op. cit.*, footnote 12, p.23.

³⁷ Gunthwe Arzt and Ulrich Weber, *op. cit.*, footnote 12, p.28.

³⁸ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 28

³⁹ มาตรา 316 แห่งประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน ปี ค.ศ.1975 บัญญัติไว้ดังต่อไปนี้ กล่าวคือความผิดฐานเมาสุราในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ

2522)⁴⁰ ซึ่งเป็นความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายอย่างลอย ๆ จะพบว่าอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นอันตรายต่อบุคคลโดยทั่วไป กล่าวคือความเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจร (Verkehrssicherheit) และคุณธรรมทางกฎหมายในกรณีดังกล่าวเป็นคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม⁴¹

3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง เพราะเป็นกฎหมายว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วยเหตุนี้ความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะต้องมีเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิดแม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาคนเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

2.5.2 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร

แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเน้นที่การลงโทษ เป็นแนวทางที่มาจากความเชื่อของสำนักความคิดทางอาชญาวิทยา สำนักคลาสสิก (Classical School) ที่เชื่อว่าคนทำผิดเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือการลงโทษ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหรือมีโทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้โทษและกฎหมาย หรือการลงโทษไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดกล้าพอที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เพราะมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ คือมีเหตุผลพอที่จะไตร่ตรอง ถึงผลดีผลเสียจากการกระทำความผิดของตน หากทำแล้วคุ้มค่าก็จะเลือกกระทำ หากไม่คุ้มค่าก็จะเลือกไม่กระทำ ดังนั้น

(1) บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะในการจราจร (ตามมาตรา 315 จนถึงมาตรา 315d) ซึ่งอยู่ในสภาวะที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างปลอดภัยโดยเป็นผลมาจากการดื่มสุรา หรือ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากการกระทำดังกล่าวไม่ต้องด้วยบทบัญญัติในมาตรา 315a หรือ มาตรา 315c ต้องระวางโทษจำคุกเสรีภาพไม่เกิน 1 ปี หรือโทษปรับ

(2) บุคคลที่กระทำการดังกล่าวโดยประมาทตามวรรค 1 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกัน

⁴⁰ สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายตามกฎหมายเยอรมัน,” อุทพหะ เล่ม 5 (41). น.129-149. (2537).

⁴¹ อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 28

หากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ก็เท่ากับทำให้โอกาสที่จะทำให้ได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิดมีมากกว่าโอกาสที่จะถูกจับกุมลงโทษ มนุษย์ก็จะเลือกกระทำความผิดโดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้นการป้องกันการกระทำความผิดตามแนวนี้ จึงต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพื่อให้มีผลในการข่มขู่ ยับยั้ง ให้คนที่คิดจะกระทำผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าเสี่ยงกระทำความผิด

วิธีในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ก็โดยผ่านการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม คือ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ จะต้องประสานกันในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมีโทษที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้ง ให้คนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด ความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมีโทษที่เหมาะสม สำหรับการบังคับใช้กฎหมายแยกออกพิจารณา ดังนี้⁴²

1. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน

การทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน หมายความว่า จะต้องทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษเมื่อมีการกระทำความผิด หากเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นมาแล้ว ผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุมและการถูกลงโทษไปได้แล้ว ผู้กระทำความผิดก็จะไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะคิดว่ามีโอกาสที่จะหลุดรอดจากการถูกจับกุมไปได้ และค้ำค่าที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เนื่องจากมีโอกาที่จะได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิด แต่ผลเสียไม่มี หรือมีโอกาที่จะได้รับผลเสียน้อยมาก

2. การบังคับกฎหมายต้องมีความรวดเร็ว

การที่จะบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ นอกจากจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนแล้ว ยังจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็ว หมายความว่า จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว ภายหลังการกระทำความผิด โดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้ว จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดให้ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เห็นผลที่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด หากมีการกระทำความผิดขึ้น แต่ว่าสามารถจับกุมได้ในเวลาที่ล่วงเลยมา 3-4 ปี ผลในการข่มขู่ยับยั้งจะลดลง เพราะคนโดยทั่วไปจะมองไม่เห็นตัวอย่าง หรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด เช่น มีการฆาตกรรมอย่างโหดเหี้ยมเป็นข่าวตามหน้าหนังสือพิมพ์แต่ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว หรือจับกุมผู้กระทำความผิดได้ แต่ในระยะเวลาผ่านไปแล้ว 2-3 ปี ประชาชนก็จะลืมเหตุการณ์ดังกล่าว หรือ

⁴² นที จิตสว่าง, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, (นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2539), น. 61-65.

กรณีที่มีการจับกุมได้อย่างรวดเร็ว แต่การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างเชื่องช้าใช้เวลา 2-3 ปี ผู้กระทำความผิดถึงจะถูกลงโทษเช่นนี้จะทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้ง ของการบังคับกฎหมายลดลง

ดังนั้น เพื่อที่ ทำให้วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมาย อันเป็นการข่มขู่ ยับยั้ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กระบวนการยุติธรรมในระยะหลัง จึงต้องตอบสนองต่อการเร่งการดำเนินการเกี่ยวกับคดีสำคัญ ๆ ที่สะท้อนขวัญประชาชน และที่ประชาชนให้ความสนใจ โดยการที่เมื่อตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้เป็นต้นข้อมจะทำให้ประชาชนเห็นผลที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการกระทำความผิด และทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

3. การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค

การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค กล่าวคือ จะต้องบังคับใช้กฎหมาย โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ แต่จะต้องปฏิบัติด้วยความเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องฐานะ ตำแหน่ง ศาสนา เชื้อชาติ สีผิว และอื่น ๆ มิฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีผลในการข่มขู่ยับยั้ง หรือทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้งลดลง

การที่การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกัน จะมีผลทำให้ผลในการข่มขู่ยับยั้งลดลงนั้น เนื่องมาจากผู้ที่คิดว่าตนมีอภิสิทธิ์ หรือจะเป็นผู้ที่ได้รับการยกเว้นในการถูกจับกุมลงโทษจะไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เพราะคิดว่าเมื่อทำความผิดแล้วจะสามารถหลุดรอดหรือได้รับการละเว้นในการบังคับใช้กฎหมายได้ นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันยังเป็นการเปิดช่องทางให้มีข้อยกเว้น หรือข้อแก้ตัวในการหลบหนีจากการดำเนินคดีลงโทษได้ ซึ่งจะมีผลตามมาก็คือ ทำให้คนไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมาย แบคคาเรีย (Baccaria) ได้กล่าวว่า “บุคคลทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมายดังนั้นไม่ว่าผู้ใดกระทำความผิดในลักษณะเดียวกัน จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษ จะต้องกระทำอย่างเสมอภาค และเท่าเทียมกัน โดยคำนึงถึง “การกระทำความผิด” มิใช่ “ผู้กระทำความผิด”

4. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ ยับยั้ง หรือไม่นั้น อยู่ที่บทโทษ ถ้อยบทลงโทษไม่รุนแรงหรือบทลงโทษที่เบา ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิด และคนทั่วไปไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดจะมีมากกว่าผลร้ายที่ได้รับจากการลงโทษ ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่คุ้มค่าต่อการเสี่ยง ซึ่งเรื่องนี้ แบคคาเรีย ได้กล่าววนั้นเอาไว้ว่า “การลงโทษจะต้องให้เป็นอัตราส่วนกับการกระทำความผิด” กล่าวคือ โทษที่จะลงนั้นจะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์จากการกระทำความผิด ดังนั้น การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด

คำว่า “เหมาะสม” หมายความว่า โทษที่ลงโทษต้องไม่เบาจนเกินไป และไม่หนักจนเกินไป เพราะหากการบังคับใช้กฎหมายมีบทลงโทษที่หนักเกินความเหมาะสม จะก่อให้เกิดผลเสีย 3 ประการ คือ⁴³

4.1 ทำให้ผู้เสียหายหรือเหยื่อได้รับผลร้ายจากการกระทำความผิดรุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้ เพราะผู้กระทำความผิดจะพยายามปกปิดการกระทำความผิดของตน มิให้มีผู้ล่วงรู้หรือมีพยานรู้เห็น เช่น ในกรณีที่โทษประหารชีวิตสำหรับคดีข่มขืน ผู้กระทำความผิดก็จะไม่ข่มขืนแต่ประการเดียว แต่จะฆ่าเหยื่อเพื่อปกป้องความผิดของตนเองด้วย เพราะถึงอย่างไรการกระทำความผิดแต่เพียงข่มขืน ก็จะต้องถูกลงโทษประหารชีวิตอยู่แล้ว การฆ่าเหยื่ออาจทำให้หลุดรอดได้ เป็นต้น

4.2 ทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสหลุดรอดจากการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมได้มากขึ้น เพราะยังมีโทษรุนแรงมากขึ้นเท่าไร ก็ยิ่งต้องการพยานหลักฐานที่มั่นคงในการที่จะลงโทษจำเลยมากขึ้นเท่านั้น หากพยานหลักฐานไม่เพียงพอ ก็จะทำให้จำเลยมีโอกาสหลุดรอดจากการถูกพิพากษาลงโทษได้ เพราะศาลจะถือคติ “ปล่อยคนผิดสิบคน ดีกว่าเอาคนบริสุทธิ์มาลงโทษเพียงคนเดียว” ดังนั้นถ้าไม่มีพยานหลักฐานที่แน่นหนาจริง ก็จะเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดหลุดรอดไปได้ และยังโทษหนักเท่าใดก็ยิ่งต้องการหลักฐานมากขึ้น และยังมีโอกาสหลุดรอดมากขึ้น

4.3 จะทำให้เกิดการกลั่นแกล้งโดยการโยนความผิดให้คนอื่น เพื่อให้ผู้อื่นรับโทษหนักแทนการลงมือกระทำความผิดเอง เช่น ในบางประเทศ การพกอาวุธปืนมีโทษหนักถึงประหารชีวิต ดังนั้น หากต้องการเอาชีวิตผู้อื่น ก็เพียงกลั่นแกล้งให้มีการนำอาวุธปืนติดตัวไปเท่านั้น

ดังนั้น การมีบทลงโทษที่หนักเกินไป ก็จะเกิดผลเสียซึ่งเป็นผลกระทบทำให้การบังคับใช้กฎหมายคือประสิทธิภาพลง ในขณะเดียวกัน การมีบทลงโทษที่เบาเกินไปจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่ ยับยั้ง ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ยับยั้งมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม ในขณะเดียวกันการบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน และเสมอภาค ประกอบด้วย การโทษรุนแรงแต่เพียงอย่างเดียว ไม่อาจมีผลในการข่มขู่ ยับยั้ง หากไม่สามารถจับกุมและนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ แต่การที่จะทำให้มีการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ กระบวนการยุติธรรมจะต้องมีบทบาทอย่างมาก ในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และเหมาะสม

⁴³ จูริรัตน์ ประยูตรัตน์พันธ์, การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), น.53-45.

2.5.3 ความผิดตามกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำความผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา ก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขีในบ้านของตนเอง แต่หากขับขีไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้าก็จะเป็ความผิดทันที ทั้งที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด การแบ่งประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรอาจจะแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดครด (Parking Violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดครดแล้วแม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดก็ง่าย เช่น การจอดครดในเขตป้ายจอดครดประจำทาง การจอดครดในที่ห้ามจอด การจอดครดซ้อนคัน เป็นต้น
2. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่ขยความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรงและเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่การขับครดด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับครดฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับครดในขณะที่มีนเมา เป็นต้น⁴⁴

2.5.4 ประเภทของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็ 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ใช้รถและคนเดินเท้า

1. ผู้กระทำความผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำความผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ
 - 1.1 กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีได้มีอาชีพในการขับครด แต่ต้องขับครดเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทางหรือประกอบธุรกิจ
 - 1.2 กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับครด เช่น คนขับครดรับจ้างสาธารณะ คนขับครดโดยสารประจำทาง หรือคนขับครดบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น
2. ผู้กระทำความผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูงหรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เป็นต้น

⁴⁴ ศราวดี พันธ์ขาว, อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร, 2522, น. 1.

บทที่ 3

แนวทางการลงโทษความผิดฐานขี้ระหว่างเมาสุราตามกฎหมาย ของต่างประเทศ

การศึกษามาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษความผิดฐานขี้ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น เมื่อทบทวนวรรณกรรม เกี่ยวกับแนวความคิดและลักษณะของกฎหมายจราจรเป็นพื้นฐานแนวความคิดแล้ว การศึกษามาตรการทางกฎหมายลงโทษผู้กระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการขี้ขณะเมาสุราในต่างประเทศสามารถแบ่งแยกเป็นการศึกษาได้ตามระบบกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์และซีวิลลอว์ ได้ดังนี้

3.1 แนวทางการลงโทษความผิดฐานขี้ระหว่างเมาสุราตามระบบกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์

3.1.1 แนวทางการลงโทษความผิดฐานขี้ระหว่างเมาสุราตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ

กฎหมายของประเทศอังกฤษ มีการกำหนดอัตราโทษของความผิดฐานขี้ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 1988 ของประเทศอังกฤษกำหนดระดับแอลกอฮอล์ ในเลือด (BAC) ไว้ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ของประเทศอังกฤษ

ประเภทของการตรวจวัด	ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด
การตรวจวัดจากลมหายใจ	35 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร
การตรวจวัดจากเลือด	80 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร
การตรวจวัดจากปัสสาวะ	107 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร

แม้ว่าอังกฤษจะมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน 80 มิลลิลิตร / 100 มิลลิลิตร หรือ 0.08 กรัม / 100 มิลลิลิตร หรือ 80 มิลลิลิตรเปอร์เซ็นต์ ในปี ค.ศ. 1998 มีความพยายาม ในการ

แก้ไขกฎหมาย เพื่อลดระดับแอลกอฮอล์เป็น 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่รัฐสภาของอังกฤษ ไม่ผ่านข้อเสนอดังกล่าว

3.1.1.1 บทลงโทษ

ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ มีการกำหนดอัตราโทษของความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะระหว่างเมาสุรา ไว้ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 อัตราโทษของความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะระหว่างเมาสุราของประเทศอังกฤษ

ระดับ BAC	อัตราโทษ
ต่ำกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ค่าปรับขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน
0.08-0.137 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับ 150 ปอนด์-150% ของรายได้ต่อสัปดาห์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-16 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 4.5 เดือน
0.138- 0.206 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับ 150 ปอนด์-150% ของรายได้ต่อสัปดาห์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 17-22 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 6 เดือน
0.207-0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 23-28 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 7.5 เดือน 5. บริการสังคม
สูงกว่า 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัดคะแนน 3-11 คะแนน 2. ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ 3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 29-36 เดือน 4. เข้ารับการบำบัดรักษา 9 เดือน 5. บริการสังคม

โดยทั่วไปแล้วศาลของอังกฤษจะลงโทษด้วยการปรับระหว่าง 400-450 ปอนด์ (ประมาณ 20,000-22,500 บาท) และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี อย่างไรก็ตาม หากผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีคนเสียชีวิตจะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี นอกจากนี้ หากมีการกระทำผิดซ้ำภายในระยะเวลา 10 ปีหรือมีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่า ที่กฎหมายกำหนด 2.5 เท่า จะถือว่าเป็น “ผู้กระทำผิดที่มีความเสี่ยงสูง” จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปี และหากต้องการขับขี่ยานพาหนะอีกหลังจากพ้นกำหนด จะต้องได้รับการรับรองจากแพทย์ก่อนว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ หากผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี ค่าปรับไม่มีจำกัดจำนวนเงิน ตัดคะแนน 3-11 คะแนน และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 2 ปี การปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ เปรียบเสมือนผู้กระทำผิดโดยทั่วไป ซึ่งโดยส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณาอัตราโทษสูงกว่าการกระทำผิด โดยปกติด้วยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-36 เดือน ปรับ 150 ปอนด์ ตัดคะแนน 3-11 คะแนน และต้องทำงานบริการสังคมอีกด้วย

3.1.1.2 การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ประเทศอังกฤษมีการกำหนดนโยบายการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ในทุกกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าอุบัติเหตุ นั้น ๆ ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บหรือไม่ก็ตาม จากสถิติการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของอังกฤษและเวลส์ พบว่ามีการสุ่มตรวจเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ค.ศ. 1963 จนสูงที่สุด ในปี ค.ศ. 1998 โดยในปี ค.ศ. 1998 มีการตรวจวัดทั้งหมดประมาณ 815,500 ราย พบว่ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดประมาณ 102,300 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 12.54 (Traffic Injury Foundation, 2009)

3.1.1.3 ขั้นตอนการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์

การวัดระดับแอลกอฮอล์เบื้องต้นในประเทศอังกฤษส่วนใหญ่เป็นการตรวจวัดริมถนน (Roadside Tests) โดยจะทำการตรวจวัดเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งไม่ใช่ยานพาหนะที่ลากจูงโดยเครื่องจักรกล การตรวจวัดเบื้องต้นดังกล่าวเป็นการตรวจสอบคร่าว ๆ ว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ที่ผู้ขับขี่จะเมาแล้วขับ ส่วนการทดสอบอย่างละเอียดจะเป็นการตรวจวัด เพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการพิจารณาตามกระบวนการของกฎหมาย การตรวจวัดเบื้องต้น มีแนวทางในการตรวจวัด 3 แนวทาง ได้แก่

1. การตรวจสอบลมหายใจเบื้องต้น (Preliminary Breath Test) เป็นการตรวจสอบว่าผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ทางลมหายใจหรือไม่ ซึ่งก่อนทำการตรวจวัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจะกล่าวข้อความดังนี้ “ผม/ดิฉัน สงสัยว่าคุณขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมา ดังนั้นผม/ดิฉันจะขอตรวจวัด ระดับ

แอลกอฮอล์ทางลมหายใจของคุณ ณ ¹นี้ หากคุณปฏิเสธการตรวจวัดคุณจะถูกฟ้องและดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป”

2. การตรวจสอบผู้ขับขี่ที่มีความบกพร่องหรืออยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมขับขี่ (Preliminary Impairment Test) วิธีนี้สามารถดำเนินการโดยการสังเกตอาการและปฏิกิริยา การตอบสนองทางร่างกายของผู้ขับขี่

3. การตรวจสอบหาสารเสพติดเบื้องต้น (Preliminary Drug Test) อาจดำเนินการโดยการตรวจวัดจากเหงื่อหรือน้ำลายด้วยเครื่องมือที่ได้รับการรับรองและอนุมัติ

ในการดำเนินการตรวจวัดนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องสวมเครื่องแบบในการปฏิบัติงาน ยกเว้นกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจสวมหรือไม่สวมเครื่องแบบก็ได้ในกรณีที่ไม่มีใครยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จะทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ที่อาศัยมาในยานพาหนะดังกล่าวมากกว่าหนึ่งคนก็ได้ ภายหลังจากที่มีการตรวจวัดเบื้องต้นแล้วและพบว่าผลการทดสอบเป็นบวกเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตรวจสอบความบกพร่องหรือสภาพที่ไม่พร้อมขับขี่ของบุคคลนั้น ๆ หรือการตรวจสอบหาสารเสพติดอื่น ๆ ใดก็ตามที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีคุณสมบัติตามกฎหมายและมีเครื่องมือที่พร้อมในการปฏิบัติงาน ณ เวลานั้น เมื่อมีหลักฐานชัดเจนว่าผู้ขับขี่ “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่จะพิจารณาดำเนินการจับกุม ตามกฎหมายและทำการตรวจวัดซ้ำอีกครั้ง เพื่อใช้เป็นหลักฐานทางคดีต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัด เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบถึงโทษและกระบวนการดำเนินการทางกฎหมายให้กับผู้ขับขี่ทราบ และให้ดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่นั้นหากต้องสงสัยว่า “เมาแล้วขับ” หลังจากนั้น ควรดำเนินการตรวจวัดด้วยวิธีการวัดจากเลือดหรือปัสสาวะ แต่หากไม่มีข้อสงสัยว่าบุคคลนั้น “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่สามารถดำเนินการจับกุมได้ และต้องปล่อยผู้ขับขี่คนนั้นไป

ภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีหลักฐานและพยานเพียงพอที่จะดำเนินการส่งฟ้องศาล ให้ทำการพิจารณาคัดสินคดีต่อไป ซึ่งผู้ถูกจับกุมจะถูกลงโทษในกรณีต่าง ๆ ดังที่กล่าวไว้แล้ว ในตอนต้น

¹สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราในประเทศไทยอังกฤษ

¹ “สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกในระหว่างเมาสุราของประเทศไทยอังกฤษ,” สืบค้นวันที่

ตารางที่ 3.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุรา ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี ค.ศ.2013-2017 รายละเอียดดังนี้

ปี ค.ศ.	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะระหว่างเมาสุรา
2013	5,690 ครั้ง
2014	5,620 ครั้ง
2015	5,730 ครั้ง
2016	6,070 ครั้ง
2017	5,730 ครั้ง

3.1.2 แนวทางการลงโทษความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุรา ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

ข้อกำหนดของกฎหมาย มลรัฐเท็กซัส ถือว่าเป็นมลรัฐที่มีความเข้มงวดหรือปราศจากการผ่อนปรน (Zero tolerance) ในเรื่องของการขับขีระหว่างเมาสุรา โดยไม่อนุญาตให้บุคคลซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ (อายุน้อยกว่า ๒๑ ปี) ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วมาขับขียานพาหนะบนท้องถนน และตามกฎหมายของมลรัฐเท็กซัสกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ไม่เกิน ๐.๐๘ กรัม/๑๐๐ มิลลิลิตร หรือ ๘๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์² เช่นเดียวกับมลรัฐอื่นๆ อย่างไรก็ตาม แนวทางการตรวจวัดหลักมี 3 แนวทาง คือ การตรวจวัดจากลมหายใจ การตรวจวัดจากเลือด และการตรวจวัดจากปัสสาวะ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3.4 การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขีในรัฐเท็กซัส

ประเภทของการตรวจวัด	ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด
การตรวจวัดจากลมหายใจ	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
การตรวจวัดจากเลือด	n/a
การตรวจวัดจากปัสสาวะ	n/a

² ไวกอน์ กุลาชัย, (2555). รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และไทย.น.14-17)

3.1.2.1 บทลงโทษ

บทลงโทษความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุราของมลรัฐเท็กซัส จะมีความแตกต่างในแต่ละกรณี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิดและประวัติการกระทำความผิดกรณีความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุรา ของแต่ละบุคคล ซึ่งมีรายละเอียดในตารางที่ 3.4 ดังนี้

ตารางที่ 3.5 อัตราโทษสำหรับบุคคลที่บรรลุนิติภาวะ

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
1. ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> ปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ จำคุกตั้งแต่ 72 ชั่วโมง – 180 วัน พักใบอนุญาตขับขี 90 -365 วัน หากครอบครองภาชนะบรรจุเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ที่เปิดฝาแล้วจะถูกกักขังเพิ่มขึ้นอีก 3-6 วัน ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็น
***ศาลอาจตัดใจให้ภาคทัณฑ์การจำคุกและการพักใช้ใบอนุญาตขับขีหากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก	<p>จำนวนเงิน 2,000 ดอลลาร์เป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อรักษาสถานภาพของใบขับขี</p>
2. ความผิดครั้งที่ 2	<ol style="list-style-type: none"> ปรับไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์ จำคุกตั้งแต่ 30 วัน – 1 ปี พักใบอนุญาตขับขี 180 วัน – 2 ปี ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock Device ถ้าหากกระทำความผิดตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป ภายในระยะเวลา 5 ปี ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน 2,000 ดอลลาร์เป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อรักษาสถานภาพของใบขับขี

ตารางที่ 3.5 (ต่อ)

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
3. ความผิดครั้งที่ 3	<ol style="list-style-type: none"> ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ จำคุกตั้งแต่ 2 – 10 ปี พักใบอนุญาตขับขี่ 180 วัน – 2 ปี ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock Device ถ้าหากกระทำความผิดตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป ภายในระยะเวลา 5 ปี
4. กรณีมาแล้วจับและมีผู้โดยสารอายุต่ำกว่า	<ol style="list-style-type: none"> ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์

สำหรับบุคคลที่กระทำผิดแต่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะมีบทลงโทษใกล้เคียงกับผู้ใหญ่ ยกเว้น การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะพักใช้เป็นระยะเวลาที่น้อยกว่า ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.6 อัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
1. ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ ทำงานบริการสังคม 8-12 ชั่วโมง ต้องเข้ารับการฝึกอบรม พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
2. ความผิดครั้งที่ 2	<ol style="list-style-type: none"> ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ ทำงานบริการสังคม 20-40 ชั่วโมง อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน
3. ความผิดครั้งที่ 3 (กรณีอายุเกิน 17 ปี แต่ไม่ถึง 21 ปี)	<ol style="list-style-type: none"> ปรับตั้งแต่ 250-2,000 ดอลลาร์ อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม พักใบอนุญาตขับขี่ 180 วัน

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
4. ความผิดครั้งที่ 3 (กรณีอายุต่ำกว่า 17 ปี)	1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ 2. ทำงานบริการสังคม 20-40 ชั่วโมง 3. อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการอบรม 4. พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

³ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราในประเทศสหรัฐอเมริกา

ตารางที่ 3.7 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะระหว่างเมาสุราในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาตั้งปี ค.ศ.2013-2017 รายละเอียดดังนี้

ปี ค.ศ.	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุรา
2013	10,084 ครั้ง
2014	9,943 ครั้ง
2015	10,280 ครั้ง
2016	10,967 ครั้ง
2017	10,908 ครั้ง

สรุปประเด็นสำคัญ จากกฎหมายได้ดังต่อไปนี้ คือ การกำหนดความผิดของผู้ขับขี่รถที่มีระดับแอลกอฮอล์จาก .10 เป็น .08% และบังคับให้ผู้กระทำความผิดซ้ำ (กระทำความผิดสองครั้งขึ้นไป) ต้องติดเครื่อง Ignition Interlock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดและยังให้ความสำคัญกับการบำบัดรักษาผู้ติดแอลกอฮอล์ หรือผู้ติดยาเสพติดรวมทั้งกำหนดระบบการลงโทษผู้กระทำความผิดสามครั้งและการลงโทษโดย

³ “สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะในระหว่างเมาสุราในประเทศสหรัฐอเมริกา,” สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2563, จาก www.nhtsa.gov/risky-driving.

การจำกัด ใบอนุญาตในการประกอบอาชีพ ซึ่งได้แบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดตามระดับ แอลกอฮอล์และจำนวนครั้งในการกระทำความผิดไว้ข้างต้นแล้ว

3.2 แนวทางการลงโทษความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุรา ตามระบบกฎหมายของประเทศซีวิลลอว์

3.2.1 แนวทางการลงโทษตามกฎหมายเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม

ตามกฎหมายจราจรทางบก ค.ศ. 2001 กำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ไว้ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ต่อมามีการปรับแก้กฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไว้ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือน กรกฎาคม ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา ดังนั้น จึงถือได้ว่าเวียดนามเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความเข้มงวดและให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับเป็นอย่างมาก⁴

ตารางที่ 3.8 ปริมาณแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศเวียดนาม⁵

ประเภทยานพาหนะ	ระดับ BAC
รถยนต์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
แทรกเตอร์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
รถยนต์/บรรทุกเพื่อการพาณิชย์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
รถจักรยานยนต์	0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร

3.2.1.1 อัตราโทษ

การกำหนดอัตราโทษกรณีเมาแล้วขับในประเทศเวียดนามมีการกำหนดตามปริมาณแอลกอฮอล์และประเภทของยานพาหนะที่ขับขี่เป็นหลัก ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

⁴ เพิ่งอ้าง, น. 24

⁵ Vietnam Road Traffic Act 2008

ตารางที่ 3.9 อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม⁶

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	
ระดับ BAC	อัตราโทษ
< 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 1 - ไม่มีโทษ
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	
ระดับ BAC	อัตราโทษ
สูงกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 3 - ปรับ 500,000-1,000,000 VND (ประมาณ 950-1,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
ผู้ขับขี่รถยนต์	
< 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 1 - ปรับ 600,000-800,000 VND (ประมาณ 900-1,200 บาท)
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 แต่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 2 - ปรับ 2,000,000-3,000,000 VND (ประมาณ 3,000-4,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
สูงกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 3 - ปรับ 4,000,000-6,000,000 VND (ประมาณ 6,000-9,000 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน
ผู้ขับขี่รถยนต์อื่น ๆ	
< 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 1 - ปรับ 400,000-600,000 VND (ประมาณ 600-900 บาท)

⁶Vietnam Road Traffic Act 2008

ตารางที่ 3.9 (ต่อ)

ผู้ขับขี่รถยนต์อื่น ๆ	
BAC น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 แต่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 2 - ปรับ 1,000,000-3,000,000 VND (ประมาณ 1,500-4,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
สูงกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	ระดับ 3 - ปรับ 3,000,000-5,000,000 VND (ประมาณ 4,500-7,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

ในกรณีผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จะมีโทษปรับระหว่าง 2,000,000 – 3,000,000 VND (ประมาณ 3,000 -4,500 บาท) และหากก่อให้เกิดอุบัติเหตุขั้นรุนแรงผู้ขับขี่อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต และถูกจำคุก 3 – 10 ปี (ตามกฎหมายอาญา) นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อการพาณิชย์จะต้องเข้ารับการทดสอบความรู้ใหม่

สรุปแล้วตามกฎหมายของเวียดนาม เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ในการใช้เครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ได้หากสงสัยว่าผู้ขับขี่ดื่มสุราแล้วขับรถและสามารถใช้เอกสารที่พิมพ์ออกมา จากเครื่องมือดังกล่าวเป็นหลักฐานได้อย่างไรก็ตาม การลงโทษทางอาญาในประเทศเวียดนาม มีปัญหาเรื่องการตีความคำว่า “เมา” (Intoxicated) เนื่องจากไม่มีการให้คำจำกัดความของระดับ แอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ไว้ในกฎหมาย ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในกรณีนี้ประสบปัญหาอย่างมากในทางปฏิบัติ

3.2.2 แนวทางการลงโทษตามกฎหมายเมาแล้วขับของประเทศญี่ปุ่น

กฎหมายญี่ปุ่น จำแนกความผิดเกี่ยวกับการขับขี่รถในระหว่างเมาสุรามาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งมีประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

1. นอกจากตัวผู้ขับขี่แล้วกฎหมายญี่ปุ่นยังกำหนดความผิดสำหรับบุคคลอื่นอีกด้วย คือ ผู้จัดหายานพาหนะให้แก่ผู้ที่ดื่มสุรา, ผู้จัดหาสุราให้แก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถซึ่งทราบอยู่แล้วว่าผู้ขับขี่ดื่มสุรา

2. กฎหมายกำหนดความผิดเกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถออกเป็น 2 สถานความผิด โดยจำแนกจากระดับของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดคือ

(1) ผู้ขับขีรถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 0.08 (80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) หรือมากกว่า เป็นระดับที่ถือว่าผู้ขับขี่มีอาการเมา

(2) ผู้ขับขีรถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 0.03 (30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) หรือมากกว่า ถือว่าเป็นการขับขีรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์

ตารางที่ 3.10 แสดงความผิดและบทลงโทษของประเทศญี่ปุ่น

การกระทำผิด	ระวางโทษสูงสุด	
	โทษจำคุก	โทษปรับ
ผู้ขับขีรถคึ่มสุรา		
-ขับรถในขณะที่เมาสุรา	ไม่เกิน 5 ปี	ไม่เกิน 1,000,000
-ขับรถโดยอยู่ใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 500,000
ผู้จัดหายานพาหนะให้แก่ผู้คึ่มสุรา		
-จัดหายานพาหนะให้แก่ผู้ขับขีรถคึ่มสุรา ในขณะที่เมาสุรา	ไม่เกิน 5 ปี	ไม่เกิน 1,000,000
-จัดหายานพาหนะให้แก่ผู้ขับขีรถคึ่มสุรา ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 500,000
ผู้จัดหาสุราให้แก่ผู้ขับขีรถ		
-จัดหาสุราให้แก่ผู้คึ่มสุรา	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 500,000
-จัดหาสุราให้แก่ผู้คึ่มสุราที่อยู่ภายใต้ อิทธิพลของแอลกอฮอล์	ไม่เกิน 2 ปี	ไม่เกิน 300,000
ผู้ที่โดยสารในรถซึ่งทราบอยู่แล้วว่าผู้ขับขีรถ คึ่มสุรา		
-ผู้ที่โดยสารในรถซึ่งทราบคืออยู่แล้วว่าผู้ขับขี เมาสุรา	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 500,000
-ผู้ที่โดยสารในรถซึ่งทราบคืออยู่แล้วว่าผู้ขับขี อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์	ไม่เกิน 2 ปี	ไม่เกิน 300,000

3.2.3 การกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษ

ประเทศอังกฤษ กำหนดฐานความผิดไว้ 2 ฐานความผิด โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์และพฤติการณ์ของผู้ขับขี่เป็นองค์ประกอบของฐานความผิดและกำหนดบทลงโทษที่มีความรุนแรงของระวางโทษแปรผันตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและพฤติการณ์ของผู้กระทำผิดเป็นองค์ประกอบของความผิดนั้น ๆ คือ

1. กรณีที่ไม่สามารถรับผิดของในการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่แอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่อยู่ในสภาพที่ขับขี่ได้จากการดื่ม มีระวางโทษจำคุก 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,500 ปอนด์ หรือห้ามขับรถ
2. กรณีที่ขับขี่หรือพยายามขับขี่ในขณะที่แอลกอฮอล์เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด (80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) หรือไม่อยู่ในสภาพที่ขับขี่ได้จากการดื่ม มีระวางโทษจำคุก 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือห้ามขับรถอย่างน้อย 1 ปี หรือห้ามขับรถ 3 ปี หากกระทำผิดซ้ำในระยะเวลา 10 ปี

ประเทศสหรัฐอเมริกา มีหลักการร่วมกันของกฎหมายในแต่ละมลรัฐ คือ การกำหนดฐานความผิดโดยใช้จำนวนครั้งที่กระทำความผิดเป็นองค์ประกอบสำคัญ และกำหนดบทลงโทษให้แปรผันตามจำนวนครั้งที่กระทำผิด

3.3 เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุรา ตามระบบกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์และประเทศซีวิลลอว์

จากการศึกษาข้อกำหนดของกฎหมายกรณีความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราของประเทศคอมมอนลอว์ ได้แก่ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และประเทศซีวิลลอว์ ได้แก่ ญี่ปุ่น เวียดนาม ผู้ศึกษาดำเนินการเปรียบเทียบในประเด็นสำคัญดังนี้

- 3.3.1 ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนด
- 3.3.2 อัตราค่าปรับ
- 3.3.3 โทษจำคุก
- 3.3.4 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 3.3.5 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางที่เกิดจากความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุรา

3.3.1 ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนด

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุราของทั้ง 3 ประเทศ ทำให้สามารถ เปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศต่าง ๆ ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.11

ตารางที่ 3.11 เปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC)
อังกฤษ	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
สหรัฐอเมริกา	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
ญี่ปุ่น	0.03 กรัม/100 มิลลิลิตร
เวียดนาม	0.00 กรัม/100มิลลิกรัม

จากตารางที่ 3.11 แสดงให้เห็นว่าประเทศเวียดนามได้กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.00 กรัม/100 มิลลิกรัม ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.03 กรัม/100 มิลลิลิตร ส่วนประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา มีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้เท่ากัน คือ 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร โดยประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มีความพยายามในการแก้ไขกฎหมายเพื่อกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ระดับ 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร แต่ไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐสภา ทั้งนี้ เนื่องมาจากแรงกดดันของกลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3.3.2 อัตราค่าปรับ

การเปรียบเทียบอัตราค่าปรับว่าประเทศใดมีอัตราค่าปรับสูงกว่าเป็นเรื่องที่ยากลำบาก เนื่องจากค่าครองชีพของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงทำการเปรียบเทียบค่าปรับด้วยการเทียบกับรายได้ต่อหัวของแต่ละประเทศเป็นหลัก ซึ่งจะสะท้อนความเป็นจริงได้มากที่สุด⁷ ดังรายละเอียดในตารางที่ 15

⁷ รายได้ต่อหัวเป็นรายได้ต่อหัวประจำปี ค.ศ. 2018 ซึ่งรายงานโดยธนาคารโลก

ตารางที่ 3.12 เปรียบเทียบอัตราค่าปรับของประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	รายได้ต่อหัวของประชากรในประเทศ (2018)	ค่าปรับต่ำสุด	ค่าปรับสูงสุด
อังกฤษ	45,489.1 \$	150 ปอนด์	5,000 ปอนด์
	1,592,118 ฿	7,500 บาท	250,000 บาท
สหรัฐอเมริกา	62,641 \$	2,000 ดอลลาร์	10,000 ดอลลาร์
	2,192,435 ฿	60,000 บาท	300,000 บาท
ญี่ปุ่น	38,550 \$	300,000 เยน	1,000,000 เยน
	1,156,500 ฿	89,811.72 บาท	299,523.14 บาท
เวียดนาม	7,434.70 \$	200,000 vnd	500,000 vnd
	260,214.50 ฿	900 บาท	9,000 บาท

*อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 10 ธ.ค.2562 เท่ากับ 30 บาท / 1 ดอลลาร์สหรัฐ⁸

จากตารางที่ 3.12 แสดงให้เห็นว่าค่าปรับขั้นต่ำ ประเทศสหรัฐอเมริกา 60,000 บาท ญี่ปุ่น 10,000 บาท อังกฤษ 7,500 บาท และค่าปรับขั้นต่ำที่อัตราต่ำที่สุด คือ ประเทศเวียดนาม คือ 900 บาท หากพิจารณาถึงอัตราค่าปรับสูงสุดของแต่ละประเทศ พบว่า ประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ 300,000 บาท ญี่ปุ่นอยู่ที่ 299,524.13 บาท อังกฤษ 250,000 บาท และเวียดนาม 9,000 บาท ตามลำดับ สำหรับค่าปรับกรณี “เมาแล้วขับ” และเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต พบว่า ประเทศอังกฤษมีอัตราค่าปรับที่ไม่จำกัดจำนวน (Unlimited fine) ซึ่งอาจถือได้ว่ามีค่าปรับสูงที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นที่ทำการศึกษามาทั้งสิ้น

3.3.3 โทษจำคุก

การเปรียบเทียบในส่วนนี้เป็นโทษจำคุก 2 ส่วน คือ กรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และกรณีก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 16 นี้

⁸ อ้างอิงอัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากแหล่งนี้ :

ตารางที่ 3.13 โทษจำคุกกรณีเมาแล้วขับของประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	กรณีมีระดับแอลกอฮอล์ ใน เลือดเกินอัตราที่กฎหมาย กำหนด	กรณีก่อให้เกิดให้เกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิต
อังกฤษ	ไม่มี	ไม่เกิน 14 ปี
สหรัฐอเมริกา	2-10 ปี	2-20 ปี
ญี่ปุ่น	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 20 ปี
เวียดนาม	ไม่มี	3-10 ปี

จากตารางที่ 3.13 แสดงให้เห็นว่าประเทศสหรัฐอเมริกา มีโทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดสูงที่สุดคือ 10 ปี หากกรณีก่อให้เกิดให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตมีโทษจำคุกสูงถึง 20 ปี รองลงมาคือญี่ปุ่นหากกรณีก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตมีโทษจำคุกสูงถึงไม่เกิน 20 ปี ในขณะที่ประเทศอังกฤษและเวียดนามไม่มีโทษจำคุกสำหรับกรณีนี้ แต่หากกรณีก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตประเทศอังกฤษจะมีโทษจำคุกสูงถึง 14 ปี และประเทศเวียดนามจะมีโทษจำคุกสูงสุด 10 ปี

3.3.4 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จากการศึกษา พบว่าส่วนใหญ่ประเทศต่าง ๆ มีแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายใกล้เคียงกัน แต่ในกรณีของสหรัฐอเมริกาจะให้ความสำคัญต่อประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนมากที่สุด นอกจากนั้นยังให้ความสำคัญในการตั้งจุดตรวจที่มีความปลอดภัย สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทาง รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนว่าจะมีการตั้งจุดตรวจ วันและเวลาใด ในขณะที่ประเทศอังกฤษ มีข้อแตกต่างในประเด็นของการที่ไม่มีผู้ใดแสดงตนเป็นคนขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งกฎหมายให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ที่โดยสารหรืออยู่ในยานพาหนะคันดังกล่าวมากกว่า 1 คนได้ สำหรับประเทศญี่ปุ่น ค่อนข้างมีความเข้มงวดในการตรวจจับในการตรวจจับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคน การศึกษาที่ได้ศึกษามาทั้งหมดนี้จะได้นำมาเปรียบเทียบกับการศึกษาบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยในบทถัดไป

3.4 มาตรการทางเลือกอื่นในการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดฐานขับขี้อาระหว่างเมาสุราของต่างประเทศ โดยให้ติดตั้งเครื่องมือ Ignition Interlock Device (IID)

เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ (Ignition Interlock Device) คือเครื่องมือควบคุมการสตาร์ทรถด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ เป็นการนำเครื่องมือที่ใช้สำหรับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentration, BAC) ที่วัดจากลมหายใจของผู้ขับขี่มาเชื่อมต่อกับเครื่องยนต์เพื่อควบคุมการสตาร์ทรถ⁹

การทำงานของเครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ นั้นต้องมีการเป่าลมหายใจเข้าสู่ท่อเก็บตัวอย่างก่อน จากนั้นลงหายใจจะถูกส่งไปวิเคราะห์หาปริมาณแอลกอฮอล์ ต่อมาจึงคำนวณเป็นปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด หากมีค่าไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ก็จะสามารถสตาร์ทรถเพื่อขับเคลื่อนออกไปได้ แต่ถ้ามีค่าเกินกำหนดเครื่องยนต์จะไม่ทำงาน นอกจากนี้ เครื่อง Ignition Interlock Device ยังมีคุณสมบัติในการป้องกันการโกงของผู้ขับขี่ เช่น การติดตั้งกล้องเพื่อบันทึกภาพผู้เป่า สามารถบันทึกข้อมูลการใช้งานของรถหรือการรบกวนการทำงานของตัวอุปกรณ์ได้ มีการตรวจสอบระหว่างการขับรถ ด้วยการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องเป่าลมหายใจเข้าเครื่องวัดเป็นระยะ ๆ ภายหลังขับรถออกไปแล้วเพื่อวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งวิธีนี้จะมีส่วนช่วยป้องกันไม่ให้คนขับดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างขับรถได้ หากพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกำหนด หรือไม่มีการเป่าลมหายใจไปให้เครื่องตรวจสอบ สัญญาณต่าง ๆ ภายในรถ เช่น ไฟกระพริบ เสียงไซเรน จะทำงานขึ้นพร้อมกันไปตลอดการเดินทางหรือจนกว่าผู้ขับขี่จะดับเครื่องยนต์ แต่เครื่องยนต์จะไม่ดับเองอัตโนมัติ มีผลเพียงแค่บันทึกข้อมูล¹⁰

ลักษณะการบัญญัติโทษติดตั้งเครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ อาจจำแนกได้ดังนี้

3.4.1 ในประเทศออสเตรเลีย

(ก)¹¹ Ignition Interlock Device เป็นอุปกรณ์ทดสอบลมหายใจที่เชื่อมโยงกับระบบการทำงานของยานพาหนะ Ignition Interlock Device ถูกออกแบบมาเพื่อป้องกันไม่ให้ยานพาหนะทำงานถ้าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของคนขับ (BAC) เกินศูนย์ Ignition Interlock Device ถูกออกแบบมาเพื่อยับยั้งและป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดใช้งานยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ผู้ขับขี่ต้องเตรียมตัวทดสอบลมหายใจผ่านเครื่อง Ignition Interlock

⁹ The Century Council, *supra* note 12 . p.72.

¹⁰ อลงกรณ์ รัตนชัยคุยฎี, “อุปกรณ์ติดรถยนต์เพื่อป้องกันเมาแล้วขับ (Ignition Interlock Device,” ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์. เล่มที่ 402 สมอสาร. น.11 (เม.ย.2563)

¹¹ <https://www.qld.gov.au/transport/safety/road-safety/drink-driving/interlocks>

Device เพื่อหาแอลกอฮอล์ก่อนที่รถจะเริ่มขับเคลื่อน เมื่อผ่านการทดสอบจากเครื่อง Ignition Interlock Device แล้วไม่ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ก็สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์และขับเคลื่อนได้ และในระหว่างเดินทางก็ต้องทำการทดสอบลมหายใจผ่านเครื่อง Ignition Interlock Device เป็นระยะๆ เพื่อเป็นการทดสอบผู้ขับขี่ให้เดินทางจนถึงจุดหมายโดยสวัสดิภาพ แต่ในทางกลับกัน ถ้าในระหว่างขับขี่หากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ในระหว่างขับขี่เมื่อมีการทดสอบซ้ำตามระยะเวลา เครื่องยนต์ก็จะหยุดการทำงานโดยอัตโนมัติ

กรณีที่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับข้อหาปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด จะถูกปรับตามกฎหมาย และจะต้องอยู่ภายใต้ Ignition Interlock Device ถ้าคุณถูกตัดสินว่ามีความผิด ตามรายการดังนี้

- การขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์
- เครื่องดื่มที่ขั้บรุดผิดกฎหมายที่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด / ลมหายใจ

0.15 หรือมากกว่า

- ล้มเหลวในการให้ตัวอย่างเลือด / ลมหายใจสำหรับการวิเคราะห์
- การขับขี่ที่อันตรายขณะได้รับผลกระทบจากแอลกอฮอล์
- ดื่ม 2 แก้วขึ้นไปขับผิดประเภทใด ๆ ภายในระยะเวลา 5 ปี

(ข) โทษติดตั้งเครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ใช้กับกรณีการกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับที่มีพฤติการณ์ร้ายแรง เช่น ผู้กระทำความผิดซ้ำ ผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูง เป็นต้น เช่นประเทศออสเตรเลีย (South Australia) หากกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับกรณีร้ายแรง ได้แก่

1. กระทำความผิดขณะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่า 0.15 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
2. กระทำความผิดขณะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่า 0.08 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 0.149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และเคยกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับมาแล้วภายใน 5 ปี
3. กระทำความผิดฐานขับรถระหว่างมีนเมาโดยสภาพ
4. กระทำความผิดฐานปฏิเสธการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ หากกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับกรณีร้ายแรง กฎหมายบัญญัติให้ต้องติดตั้งเครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ภายหลังจากครบระยะเวลาพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เท่ากับเวลาพักใช้ใบอนุญาตขับขี่¹²

¹² “Transport Government of South Australia. “Mandatory Alcohol Interlock Scheme,” . Retrieved July 11,2020.

3.4.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา

(ก)¹³ มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์สำหรับผู้สำหรับผู้ ถูกตัดสินกรณีขับขี่ยะหว่างเมาสุรา ที่บังคับใช้แล้ว จำนวน 28 รัฐ ยกให้เห็นตัวอย่างจำนวน 3 รัฐ ดังนี้

1. รัฐแมริแลนด์ มีเงื่อนไขของการคุมประพฤติศาลอาจสั่งให้จำเลยที่ 1 ถึง 1-3 ปี ใช้งานได้เฉพาะรถยนต์ที่ติดตั้งอุปกรณ์ Interlock หากจำเลยมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด ตั้งแต่ 0.15 ขึ้นไป ศาลจะต้องสั่งควบคุมการขับขี่ยานยนต์ด้วยการติดตั้ง Interlock อย่างน้อย 1 ปี หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์สร้างโปรแกรม การควบคุม Interlock สำหรับผู้ที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดในการ ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์

2. นิวยอร์ก จำเป็นต้องติดตั้ง Interlock สำหรับความผิดทั้งหมดในช่วงระยะเวลาของการเพิกถอนใบอนุญาตหรืออย่างน้อย 6 เดือนและหลังจากนั้นตามคำสั่งศาล

3. รัฐยูทา ผู้กระทำความผิดจำเป็นต้องมีเงื่อนไขของการคุมประพฤติเฉพาะในการใช้งานยานยนต์ที่ติดตั้งอุปกรณ์ Ignition Interlock Device ใบอนุญาตของบุคคลจะถูกระงับระหว่าง ดำเนินการตามระยะเวลาของอุปกรณ์ interlock หากจำเลยมีค่าแอลกอฮอล์ในเลือด 0.16 หรือสูงกว่า ศาลจะสั่ง ติดตั้ง Ignition Interlock Device เป็นเงื่อนไข และหรือการคุมขังที่บ้านโดยใช้การ ตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์

(ข) โทษติดตั้งเครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ใช้กับทุกกรณีโดยมากใช้โทษติดตั้ง เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์กับผู้ถูกคุมประพฤติ ด้วยวิธีการนี้ทำให้ผู้ที่เคยกระทำความผิด สามารถขับรถต่อไปได้ เช่น มลรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ ศาลอาจลงโทษติดตั้ง เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ในกรณี 1) ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงตั้งแต่ 0.18 มิลลิกรัม เปรอร์เซ็นต์ 2) ถูกพิพากษาให้คุมความประพฤติ 3) ผู้กระทำความผิดซ้ำตามมาตรา 1193 วรรค 1-A(c) ทั้งนี้ตามบทบัญญัติมาตรา 1193 วรรค 1(b)¹⁴

การดำเนินการติดตั้งต้องเกิดจากผู้ผลิตที่ได้รับการรับรองจากรัฐ ค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง และในการดูแลรักษา ประเทศส่วนใหญ่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องแบกรับเองซึ่งมีค่าใช้จ่าย ในการติดตั้งประมาณ 3 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน¹⁵ หรือประมาณ 100 บาทต่อวัน

¹³ <https://www.ncsl.org/research/transportation/state-ignition-interlock-laws.aspx>

¹⁴ In addition to the imposition of any fine or period of imprisonment set forth in this paragraph. The court shall require to install and maintain . as a condition of such probation and in accordance with section eleven hundred ninety-eight of this article

¹⁵ The Century Council supra note 12. p.99

ผลการบังคับใช้โทษติดตั้งเครื่องป้องกันการสทาร์ทเครื่องยนต์ พบว่ามีรายงานวิจัยจำนวนมากแสดงผลการบังคับใช้โทษดังกล่าวว่ามีประสิทธิภาพยับยั้งผู้กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่ร้อยละ 50 -90 เช่น มลรัฐแมริแลนด์ มีจำนวนผู้กระทำความผิดซ้ำลดลงถึงร้อยละ 64 หลังจากใช้โทษติดตั้งเครื่องป้องกันการสทาร์ทเครื่องยนต์¹⁶



¹⁶ The Century Council supra note 12.p.98

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษความผิดฐานจับขี้ระหว่างเมาสูรา ตามกฎหมายไทยกับต่างประเทศ

การศึกษามาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษความผิดฐานจับขี้ระหว่างเมาสูรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ นั้น เมื่อทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับแนวความคิดและลักษณะของกฎหมายจราจรเป็นพื้นฐานแนวความคิด และศึกษามาตรการทางกฎหมายลงโทษผู้กระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจับขี้ขณะเมาสูราในต่างประเทศแล้วนั้น สามารถนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษกฎหมายเมาสูราแล้วของกฎหมายไทยกับต่างประเทศ ได้ดังนี้

4.1 วิเคราะห์ผลกระทบจากแอลกอฮอล์ที่มีต่อ สมรรถนะการจับขี้ และความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

สุราหรือแอลกอฮอล์ เป็นสารเสพติดที่มีทั้งคุณและโทษ หากดื่มในปริมาณที่มากเกินไป จะทำให้มีความเสี่ยง ที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากความสามารถในการจับขี้ลดลง รวมทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนรู้สึกไม่ปลอดภัย¹ จากรายงานของกรมขนส่งทางบก รายงานข้อมูลอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยเฉลี่ยวันละ 25 คน หรือชั่วโมงละ 1 คน มีมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจปีละ 230,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นความเสียหายระดับชาติ กลุ่มประชากรที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุดคือกลุ่มเพศชาย อายุระหว่าง 15-24 ปี ซึ่งเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีสัดส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย นอกจากนี้ยังพบว่า 1 ใน 3 ของจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นหัวหน้าครอบครัว ทำให้ความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจมีมูลค่ามหาศาล รวมทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยเมื่อดื่มแล้วจะทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบประสาทส่วนกลาง โดยโทษของสุรานั้นอาจมีตั้งแต่ขั้นเบา ไปจนถึงขั้นรุนแรงอย่างเช่น เสียการทรงตัว พุดไม่ชัด และที่รุนแรงคือหมดสติ ดังนั้นสุราจึงถูกควบคุมทั้งการจำหน่าย และการผลิต จากกฎหมายอย่างเคร่งครัด และโทษของการดื่มสุราต่ออวัยวะภายในของร่างกายด้านสุขภาพเป็นสาเหตุหลักในการเสียชีวิต มีผลเสียทั้งในระยะสั้นและระยะสะสม หากดื่มสุราติดต่อกันเป็นระยะเวลายาวนาน จะส่งผลอย่างแน่นอนกับ

¹ “ความเสียหายทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ กรณีเมาแล้วขับ สืบค้นจากระบบออนไลน์,” สืบค้นวันที่

ระบบความจำ ระบบประสาท ระบบเลือด ความดัน และที่ส่งผลโดยตรงต่ออวัยวะในร่างกาย คือ “ตับ” พิษภัยจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยังส่งผลต่อสมองที่รุนแรงขึ้นหากดื่มตั้งแต่อายุยังน้อย ผลกระทบจากแอลกอฮอล์ที่มีต่อสมรรถนะการขับขี่ และความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีดังนี้

4.2.1 ผู้ขับขี่ที่ยังดื่ม ยิ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพิ่มความเสี่ยงถึง 8 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ไม่ดื่ม และที่สำคัญคือเพิ่มระยะเวลาการตัดสินใจในการเหยียบเบรกทำให้ระยะหยุดรถเพิ่มขึ้น

4.2.2 ยิ่งอายุน้อย และนักดื่มหน้าใหม่ ยิ่งมีความเสี่ยงเพิ่มขึ้น ระดับแอลกอฮอล์ของผู้ดื่มที่เป็นเยาวชน (15 ถึง 19 ปี) จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 5 เท่า และอายุ 20 ถึง 29 ปี ความเสี่ยงเพิ่มขึ้น 3 เท่า เมื่อเทียบกับอายุ 30 ปีขึ้นไปที่มีระดับแอลกอฮอล์เท่ากัน

4.2.3 ยิ่งดื่ม ยิ่งไม่ใช่อุปกรณ์นิรภัย แอลกอฮอล์ไม่เพียงมีผลต่อการตัดสินใจ การตอบสนองที่ช้าลง การมองเห็นและความระมัดระวังลดน้อยลง แต่ยังมีผลไปถึงพฤติกรรมเสี่ยงต่อความปลอดภัยในเรื่องการรัดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยและการขับขี่ด้วยความเร็ว

4.2.4 ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจะลดลงในอัตราที่ค่อนข้างคงที่ประมาณ 10 ถึง 15 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ต่อชั่วโมง อัตรานี้จะแตกต่างกันระหว่างบุคคลบ้าง และผู้ดื่มหนักมากจะต้องใช้เวลาในการกำจัดแอลกอฮอล์ที่ยาวนานหลายชั่วโมง โดยพบว่าผู้ที่ดื่มในปริมาณสูงในช่วงกลางคืนก็อาจจะมึนระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูง และมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในช่วงเช้า

4.2 วิเคราะห์ข้อจำกัดเกี่ยวกับบทลงโทษที่ยังไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำ ความผิดฐานขับรถในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2522 โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรและป้องกันอันตรายที่เกิดจากการจราจรเพื่อเป้าหมายให้เกิดการบริหารจัดการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของทุกคนในสังคมจากเป้าหมายดังกล่าวทำให้เกิดลักษณะของความผิด กล่าวคือเมื่อผลของการกระทำ ความผิดเกิดขึ้นและความผิดสำเร็จแต่ยังไม่เกิดผลร้ายขึ้นซึ่งเป็นผลจากแนวความคิดในการมุ่งคุ้มครองคุณธรรมทางกฎหมายคือความปลอดภัยของสาธารณชน โดยในขณะนั้นได้กำหนดข้อห้ามไม่ให้มีการขับรถในขณะเมาสุราและกำหนดโทษไว้คือปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2535 ได้เพิ่มโทษของความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราเป็นระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และในปี พ.ศ. 2550 ได้มีการแก้ไขโทษของการขับรถในขณะ

เมาสุราอีกครั้ง ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 160 ตรีของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ความว่า

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 – 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 160 ตรี ได้แยกลักษณะและผลของการกระทำความผิดที่แตกต่างกันในแต่ละวรรคโดยมาตรา 160 ตรีวรรคแรก มีความแตกต่างจากวรรคอื่นๆ ทั้งองค์ประกอบและโทษคือเป็นการบัญญัติบทลงโทษสำหรับการขับขี่รถในขณะเมาสุราแม้ในขณะที่ยังไม่มี ความเสียหายเกิดขึ้นกับชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น ส่วนวรรคอื่น ๆ จะเป็นกรณีที่มีการขับขี่รถในขณะเมาสุราที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของบุคคลอื่น กฎหมายกำหนดโทษสำหรับวรรคแรกไว้ทั้งโทษอาญา คือ โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือโทษปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท และโทษทางปกครอง คือ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนี้กฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) มีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ 2 ระดับคือ

1. กรณีปกติสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป ห้ามมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
2. ห้ามมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ได้แก่บุคคลดังต่อไปนี้
 - ก. ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
 - ข. ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
 - ค. ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
 - ง. ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ขับขี่ แม้จะมีการแก้ไขโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราให้สูงขึ้นแล้วหลายครั้งแต่ก็ดูเหมือนว่าจะยังไม่บรรลุผลในด้านการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสะท้อนจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 3 ของโลก และจำนวนผู้ถูกคุมประพฤติจากข้อหาขับขี่รถในขณะเมาสุราประกอบกับการที่คนในสังคมมองว่าบทลงโทษตามกฎหมายไม่หนักแล้วเนื่องจาก เวลาที่ทำผิดเกิดขึ้นแล้วถ้าหากสภาพความจริงศาลจะลงโทษผู้ที่ขับขี่รถขณะเมาสุราด้วยการกำหนดโทษจำคุกและโทษปรับให้ลดโทษเหลือกึ่งหนึ่งสำหรับการรับสารภาพร่วมกับกำหนดให้คุมประพฤติและพักใช้ใบอนุญาต โดยโทษจำคุกให้รอการลงโทษจนมีเสียเรียกร้องจากสังคมและหลายฝ่ายที่

เกี่ยวข้องให้ศาลลงโทษผู้กระทำความผิดให้หนักขึ้น ด้วยการใช้โทษจำคุกจริงๆ โดยรอการลงโทษกับผู้ที่ยังขี้อายในขณะเมาสุราทุกคดี เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายจราจรของต่างประเทศจะพบความแตกต่างที่สำคัญได้แก่²

1. กฎหมายไทยมีความผิดและบทลงโทษสำหรับการขับขี้อายหลังจากการดื่มสุราไว้เพียงฐานความผิดเดียว จึงเป็นข้อจำกัดในการใช้ดุลยพินิจของศาลในการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดและได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด ในขณะที่กฎหมายต่างประเทศมีฐานความผิดและบทลงโทษเกี่ยวกับการขับขี้อายหลังจากการดื่มสุรามากกว่าหนึ่งฐานความผิด ซึ่งช่วยให้ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดและสัดส่วนกับการกระทำความผิดมากกว่ากรณีที่มีฐานความผิดและบทลงโทษเพียงฐานความผิดเดียว

2. กฎหมายไทยได้นำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำความผิดมาใช้เป็นองค์ประกอบของข้อหาขับขี้อายในขณะเมาสุรา คือปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย และอายุของผู้ขับขี้อาย ในฐานะองค์ประกอบที่ใช้พิจารณาว่าผู้ขับขี้อายเมาสุราหรือไม่เท่านั้น

กรณีที่กฎหมายกำหนดฐานความผิดในกรณีที่มีผู้ขับขี้อายในขณะเมาสุราที่ยังไม่ได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายหรือชีวิตของผู้อื่นไว้เพียงฐานความผิดเดียวทำให้ไม่ว่าผู้ขับขี้อายจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ไปมากเพียงใดก็ตาม ก็เป็นความผิดฐานเดียวกันและต้องรับโทษตามระวางโทษเดียวกันทั้งสิ้น เช่น ผู้ขับขี้อายที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 51 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็เป็นความผิดและถูกพิจารณาโทษเดียวกันกับผู้ขับขี้อายที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 150 หรือ 220 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นต้น

เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เช่น ผู้ขับขี้อายที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 และ 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ก็มีความผิดฐานเดียวกันและถูกพิจารณาโทษจากระวางโทษเดียวกันทั้งที่มีโอกาสจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุต่างกันถึง 37 เท่า ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการใช้ดุลยพินิจของศาลในการปรับข้อกฎหมายและกำหนดโทษให้เหมาะสมและได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดและตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้กำหนดโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ซึ่งไม่ว่าจะทำผิดครั้งแรก หรือกระทำความผิดบ่อยครั้งก็จะได้รับโทษเท่าเทียมกันด้วยเหตุนี้จึงสมควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษและญี่ปุ่น รวมทั้งปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิดเช่นเดียวกับประเทศอเมริกา ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี้อายกระทำความผิดซ้ำและลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี้อาย

² กิติพงษ์ เกษมสิน, แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับขี้อายในขณะเมาสุรา, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562).

4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการลงโทษความผิดฐานจับขังขณะเมาสุรา ตามกฎหมายไทยและต่างประเทศ

จากการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจับขังรถในขณะเมาสุราของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และเวียดนาม สามารถวิเคราะห์หลักการสำคัญของกฎหมายทั้ง 4 ประเทศ ดังนี้

4.3.1 การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย

การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินว่าผู้จับขังเมาสุราหรือไม่นั้น มีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ

1. ประเทศอังกฤษกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเมาอยู่ที่ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

2. ประเทศสหรัฐอเมริกา แม้ว่าจะเป็นกฎหมายภายในของแต่ละมลรัฐ แต่ก็ใช้เกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเมาในอัตราเดียวกัน (ยกเว้นมลรัฐ Utah ที่เปลี่ยนมาใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ทุกกรณีในปี 2019) โดยแบ่งออกเป็น 3 เกณฑ์ คือ

ก. ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้จับขังที่มีอายุตั้งแต่ 21 ปีขึ้นไป หรือผู้ที่ขับรถทั่วไป

ข. ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 2 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้จับขังที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี

ค. ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้จับขังรถเพื่อการพาณิชย์

กรณีที่กฎหมายของสหรัฐอเมริกาคำหนดให้ผู้จับขังที่มีอายุน้อย (อายุต่ำกว่า 20 ปี) และผู้จับขังรถเพื่อการพาณิชย์ ต้องถูกควบคุมปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่เข้มงวดมากกว่าผู้จับขังรถทั่วไป (อายุตั้งแต่ 21 ปี ขึ้นไป) แสดงให้เห็นว่ากฎหมายตระหนักว่าวัยรุ่นและผู้จับขังรถเพื่อการพาณิชย์มีโอกาสที่จะก่ออันตรายได้มากกว่าบุคคลทั่วไปหากปล่อยให้ขับรถภายหลังจากการดื่มสุราในระดับเดียวกับคนทั่วไป ดังนั้นจึงต้องกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้ต่ำกว่าเกณฑ์ของบุคคลทั่วไป

3. ประเทศญี่ปุ่น กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่มีบทลงโทษทางกฎหมายไว้ 2 เกณฑ์ คือ

ก. ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่าเป็นระดับที่ถือว่าผู้จับขังมีอาการเมา

ข. ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่าถือเป็นการผู้จับขังรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์

4. ประเทศเวียดนามกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์และสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์เป็น 0.00 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ซึ่งประเทศเวียดนามมีความเข้มงวดมากและให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วนับเป็นอย่างมาก

4.3.2 การกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษ

1. ประเทศอังกฤษ กำหนดฐานความผิดและบทลงโทษไว้ 2 ฐานความผิด ซึ่งมีบทลงโทษที่แตกต่างกัน คือ

ก. ความผิดฐานกำลังขับหรือพยายามที่จะขับรถยนต์บนถนนหรือในที่สาธารณะ โดยที่มีสภาพไม่เหมาะสมสำหรับการขับอันเนื่องมาจากการดื่ม มีระวางโทษจำคุก 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,500 ปอนด์ หรือห้ามขับรถ กรณีนี้ถือว่าเป็นความผิดแม้ว่าผู้ขับขี่จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายไม่เกินที่กฎหมายกำหนด (ไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ซึ่งในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่จะพิจารณาจากปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายและลักษณะอาการของผู้ขับขี่

ข. ความผิดฐานกำลังขับ หรือพยายามที่จะขับขี่พาหนะบนถนนหรือในที่สาธารณะ โดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (เกินกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) มีระวางโทษจำคุก 6 เดือน หรือปรับโดยไม่มีอัตราขั้นต่ำ หรือห้ามขับรถอย่างน้อย 1 ปี หรือห้ามขับรถ 3 ปี หากกระทำผิดซ้ำในระยะเวลา 10 ปี

การกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษของความผิดทั้งสองนั้นแสดงถึงการนำปริมาณแอลกอฮอล์มาใช้เป็นองค์ประกอบของฐานความผิดและบทลงโทษ โดยความร้ายแรงของระวางโทษจะแปรผันตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดที่เป็นองค์ประกอบความผิดนั้นๆ

2. ประเทศสหรัฐอเมริกา แม้ว่าแต่ละรัฐจะกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษที่แตกต่างกันก็ตาม แต่ยังสามารถสังเกตหลักการร่วมกันที่สำคัญในกฎหมายของแต่ละรัฐได้ การกำหนดฐานความผิดโดยใช้จำนวนครั้งที่กระทำผิดเป็นองค์ประกอบสำคัญ และการกำหนดบทลงโทษให้แปรผันตามจำนวนครั้งที่กระทำผิด

3. ประเทศญี่ปุ่น กำหนดฐานความผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราไว้ 2 ฐานความผิด โดยกำหนดให้ใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่แตกต่างกันเป็นองค์ประกอบสำคัญของฐานความผิดพร้อมกับกำหนดบทลงโทษที่แตกต่างกันตามไปด้วย ดังนี้

ก. ความผิดฐานขับจึรดิในขณะที่เมาสุรา มีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือ

มากกว่า หรือกรณีที่เจ้าหน้าที่เชื่อว่าผู้ขับขี่ไม่สามารถขับขีรถต่อไปได้ โดยประเมินจากการพูดจา หรือการแสดงออก

ข. การขับขีรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ มีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 บาท สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่า

4. ประเทศเวียดนาม กำหนดฐานความผิดของผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นองค์ประกอบสำคัญของฐานความผิดและกำหนดโทษให้แปรผันไปตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายกำหนดไว้

4.3.3 เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถในขณะเมาสุราของประเทศไทย และต่างประเทศ

พิจารณาข้อกำหนดของมาตรา 160 ตรี และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถในขณะเมาสุราของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น จะพบความแตกต่างที่สำคัญได้แก่

1. กฎหมายไทยมีฐานความผิดและบทลงโทษสำหรับการขับขีรถภายหลังจากการดื่มสุราไว้เพียงฐานความผิดเดียว จึงเป็นข้อจำกัดการใช้ดุลยพินิจของศาลในการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดและได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำผิด ในขณะที่กฎหมายต่างประเทศมีฐานความผิดและบทลงโทษเกี่ยวกับการขับขีรถภายหลังจากการดื่มสุรามากกว่าหนึ่งฐานความผิด ซึ่งช่วยให้ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดมากกว่ากรณีที่มีฐานความผิดและบทลงโทษเพียงฐานความผิดเดียว

2. กฎหมายไทยนำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำผิดมาใช้เป็นองค์ประกอบของข้อหาการขับขีรถในขณะเมาสุรา คือปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย และอายุของผู้ขับขี่รถ ในฐานะที่เป็นองค์ประกอบมิใช่พิจารณาว่าผู้ขับขี่เมาสุราหรือไม่เท่านั้น

กรณีกฎหมายไทยกำหนดฐานความผิดในกรณีที่มีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราที่ยังไม่ได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายหรือชีวิตผู้อื่นไว้เพียงฐานความผิดเดียว ทำให้ไม่ว่าผู้ขับขี่จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์มากเพียงใดก็ตาม ก็เป็นความผิดฐานเดียวกัน และต้องรับโทษตามระวางโทษเดียวกันทั้งสิ้น เช่น ผู้ขับขี่รถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 51 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็เป็นความผิดและถูกพิจารณาโทษในระวางโทษเดียวกันกับผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 150 หรือ 250 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นต้น

ขณะที่กฎหมายต่างประเทศบัญญัติให้นำข้อเท็จจริงจากพฤติการณ์การกระทำผิดมาใช้พิจารณาความผิดทั้งข้อเท็จจริงที่เป็นองค์ประกอบในการพิจารณาว่าผู้ขับขี่เมาสุราหรือไม่ และ

ข้อเท็จจริงที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิด เช่น ข้อเท็จจริงที่เป็นองค์ประกอบในการพิจารณาว่าผู้ขับขี่รถเมาสุราหรือไม่ นอกเหนือจากการกำหนดให้ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่ถือว่าเมาสุรา และอายุของผู้ขับขี่รถมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาว่าผู้ขับขี่นั้นเมาสุราหรือไม่เช่นเดียวกับเกณฑ์ที่ปรากฏในกฎหมายของไทยแล้ว กฎหมายของต่างประเทศยังได้กำหนดให้นำข้อเท็จจริงอื่นมาพิจารณาในประเด็นนี้ด้วย คือ อาชีพที่มีความรับผิดชอบหรือสถานะพิเศษอย่าง เช่น ผู้ขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์กฎหมายของสหรัฐอเมริกากำหนดให้นำข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอาชีพของผู้กระทำผิดมาเป็นองค์ประกอบร่วมกับเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเพื่อพิจารณาว่าผู้ขับขี่รถเมาสุราหรือไม่ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์ใช้เกณฑ์แอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเมา คือ เกินกว่า 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งน่าจะนำมาจากสาเหตุที่ผู้ขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์มีโอกาสที่จะก่อให้เกิดอันตรายจากการขับขี่รถในขณะที่เมาสุราได้มากกว่าผู้ขับขี่รถทั่วไปจึงได้ลดเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าเมาสำหรับผู้ขับขี่ประเภทนี้ให้ต่ำกว่าเกณฑ์ทั่วไปเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ข้อเท็จจริงที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิดที่ปรากฏในกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่

1. การกำหนดให้มีเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่าหนึ่งเกณฑ์และแต่ละเกณฑ์ถูกใช้เป็นองค์ประกอบของฐานความผิดที่แตกต่างกัน เช่นเดียวกับกฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นองค์ประกอบของความผิดฐานขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา ส่วนปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นองค์ประกอบของความผิดฐานขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ เช่นนี้ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายแต่ละเกณฑ์ย่อมสื่อถึงระดับความร้ายแรงของการกระทำผิดที่ผู้ขับขี่แต่ละคนได้ละเมิดกฎหมาย

2. จำนวนครั้งที่กระทำผิด เป็นข้อเท็จจริงที่แสดงถึงระดับการขาดความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของบุคคลอื่น และความไม่เจตนาต่อการถูกลงโทษ หรืออีกนัยหนึ่งคืออัตราโทษเดิมไม่สามารถทำให้ผู้กระทำผิดเจตนาหลบกับผลร้ายของการลงโทษจนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้นได้ ดังนั้นเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำ จึงควรได้รับโทษในอัตราที่สูงขึ้นกว่าเดิม เช่น กฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่แต่ละมลรัฐกำหนดให้จำนวนครั้งที่กระทำผิดยิ่งกระทำผิดซ้ำหลายครั้งก็ยิ่งต้องรับโทษในอัตราที่สูงขึ้นด้วย โดยหลักการนี้ยังกับหลักการเพิ่มโทษเพราะกระทำผิดอีกตามมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมายอาญาของไทยอีกด้วย

3. โทษปรับเป็นโทษที่สี่ประเทศที่ทำการศึกษานี้เลือกใช้กับทุกฐานความผิด ไม่ว่าจะเป็นอัตราโทษระดับสูงหรือระดับต่ำ ส่วนโทษจำคุก North Dakota และ Utah ของสหรัฐอเมริกาไม่ได้กำหนดระวางโทษจำคุกไว้สำหรับการกระทำผิดครั้งแรก

4. เมื่อเปรียบเทียบอัตราโทษปรับของแต่ละประเทศกับรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่มีความเสมอภาคของอำนาจซื้อ [GDP (PPP) per Capital] สะท้อนว่าประเทศญี่ปุ่นมีอัตราโทษปรับสูงสุดในบรรดา 4 ประเทศที่ทำการศึกษา โดยญี่ปุ่นมีค่าเปรียบเทียบอัตราโทษปรับกับรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่มีความเสมอภาคของอำนาจซื้อ เท่ากับร้อยละ 21.12 หรือหมายความว่า หากผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราในประเทศญี่ปุ่นและถูกลงโทษปรับในอัตราสูงสุดจะถูกปรับถึงร้อยละ 21.12 ของรายได้ต่อหัวอันดับรองลงมาคือประเทศอังกฤษ (ร้อยละ 14.88) และไทย (ร้อยละ 3.41) ส่วนสหรัฐอเมริกา มีอัตราโทษปรับต่ำที่สุด (ร้อยละ 2.20)

[GDP (PPP) per Capital] คือผลิตภัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น หรือรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่มีการปรับค่าเบี่ยงเบนด้วยดัชนีความเสมอภาคของอำนาจซื้อ เพื่อให้เกิดการเปรียบเทียบความมั่นคงของประเทศหรือของประชากรในแต่ละประเทศได้ใกล้เคียงที่สุดหรือเบี่ยงเบนน้อยที่สุด

4.4 ความเหมาะสมและ เหตุผลความจำเป็นในการใช้มาตรการทางเลือกอื่นเพื่อป้องกันและปราบปรามความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การพัฒนากฎหมายเพื่อให้มีกลไกที่เพียงพอรองรับการลงโทษผู้กระทำความผิดให้เหมาะสมนั้นในปัจจุบันนับว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง จากแนวคิดที่ว่า การลงโทษนั้นนอกจากจะเป็นผลร้ายต่อตัวผู้กระทำความผิดแล้ว จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ได้อีกหรือไม่ จึงเกิดแนวคิดในเรื่องการแก้ไขฟื้นฟูและปรับปรุงพฤติกรรมผู้ต้องโทษ และได้นำโทษเสริมต่าง ๆ มาใช้ เช่น การเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษ ไม่ว่าจะเป็นการห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนด การติดเครื่อง Ignition Interlock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่คุณขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด การให้ทำงานบริการสังคม (The Community Service Order) เป็นต้น เพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

เหตุผลสำคัญของการลงโทษด้วยการลงโทษทางอาญาเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อตัวผู้กระทำความผิดในเรื่องของสิทธิเสรีภาพในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด แต่จะลงโทษอย่างไรจึงจะเหมาะสมกับสภาพความผิด และตัวผู้กระทำความผิดเป็นเรื่องที่ค่อนข้างยาก ดังนั้น การพัฒนาทางเลือกในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดที่เหมาะสมจึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ด้วยวัตถุประสงค์ของการลงโทษในปัจจุบันที่มุ่งเน้นถึงการลงโทษ เพื่อเป็นการแก้ไขฟื้นฟู และปรับปรุงพฤติกรรม เพื่อให้ผู้กระทำความผิดกลับเข้าสู่สังคมได้อย่างปกติ แต่ด้วยโทษที่เป็นโทษหลัก ซึ่งนิยมนำมาปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดอย่างโทษจำคุกหรือโทษปรับ ไม่สามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการลงโทษในกรณีดังกล่าวและไม่อาจนำมาใช้ได้กับความผิดทุกประเภท จึงได้เกิด

รูปแบบการลงโทษด้วยวิธีใหม่ ๆ อย่างเช่น การคุมประพฤติ การลงโทษโดยชุมชน การจำคุกในวันหยุด การปรับรายวัน เป็นต้น และมาตรการทำงานบริการสังคม (The Community Service Order) ก็เป็นมาตรการลงโทษแนวใหม่อีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งจะกำหนดให้ผู้กระทำผิดทำงานบริการแก่สังคม ชุมชน หรือองค์การสาธารณกุศล โดยไม่ได้รับค่าตอบแทนภายในระยะเวลา กำหนด โดยไม่มีการควบคุมตัวในเรือนจำหรือสถานที่กักขัง และการลงโทษด้วยมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดโดยมีส่วนร่วมช่วยสร้างจิตสำนึกให้มีความรับผิดชอบต่องาน เพื่อเป็นการชดเชยความผิดที่ได้กระทำ เพื่อเป็นการทดแทนให้แก่เหยื่อ และวิธีการดังกล่าว ก็เพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดอันเป็นสาระสำคัญที่จะได้รับประโยชน์จากการลงโทษได้ระดับหนึ่งดังนี้

1) ประโยชน์ต่อผู้กระทำความผิด เนื่องด้วยเป็นการฟื้นฟูความสัมพันธ์ที่ดีกับสังคม ทั้งเป็นการหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกโดยไม่จำเป็น เพื่อมิให้ผู้ต้องโทษในคดีเล็ก ๆ น้อย ๆ หรือกรณีต้องโทษกักขังหรือกรณีที่ไม่มียุติวิธีปรับ ต้องถูกนำตัวเข้าเรือนจำช่วยให้รู้จักรับผิดชอบตนเองและสังคม ไม่หวนกลับมากระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งการลงโทษดังกล่าวไม่กระทบต่อเวลาว่างปอดของผู้ต้องโทษด้วย

2) ประโยชน์ต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญาคือ เป็นทางเลือกหนึ่งของการพิพากษาคดีที่ได้ประโยชน์มากกว่าทางเลือกอื่น ๆ โดยศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลได้ ช่วยแก้ไขปัญหาคriminal ในเรือนจำหรือสถานที่กักขัง ลดภาระค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงดูผู้ต้องโทษในเรือนจำที่มีงบประมาณและพื้นที่ในการกักขังนักโทษอันจำกัด

4.5 มาตรการทางเลือกอื่นที่เหมาะสมในการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดฐานขับรถระหว่างเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ (Ignition Interlock Device)

³ เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ คือ ด้วยระบบการทำงานของเครื่อง ช่วยให้ผู้ขับขี่ถูกควบคุมพฤติกรรมเมาแล้วขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อนขับขี่ทุกครั้งต้องมีการตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์เสมอ เป็นการป้องกันตัดที่จุดเริ่มต้นของปัญหาไม่ให้มีการขับขี่ระหว่างเมาสุรา ไม่ให้มีการกระทำที่เข้าข่ายซึ่งกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้ตั้งแต่แรก เมื่อเป็นการป้องกัน

³ สุภวรรณ พันธุลีภินันท์, “มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับรถขณะมึนเมาในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.คณะนิติศาสตร์, 2556).

การกระทำความผิดที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนแน่นอน ย้ำ จึงเป็นมาตรการยับยั้งผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งผลถึงความปลอดภัยสาธารณะ

เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ (Ignition Interlock Device) คือเครื่องมือควบคุมการสตาร์ทเครื่องยนต์ด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ เป็นการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้สำหรับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentration, BAC) ที่วัดจากลมหายใจของผู้ขับขี่มาเชื่อมต่อกับเครื่องยนต์เพื่อควบคุมการสตาร์ทเครื่องยนต์

การลงโทษเป็นการลดความเสี่ยงในการกระทำผิดของผู้ขับขี่ระหว่างเมาสุรา ด้วยกลไกการทำงานของเครื่องผู้ขับขี่ต้องตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ก่อนเสมอ หากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่จะไม่สามารถติดเครื่องยนต์ได้ จึงหมายความว่า ผู้ที่อยู่ในภาวะมีนเมาจากสุราจะไม่สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้และขับรถยนต์ออกไปได้เป็นการลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ ยังมีการทดสอบผู้ขับขี่ในระหว่างการเดินทางเป็นระยะ ๆ ด้วย จึงสามารถป้องกันการบริโภคแอลกอฮอล์ขณะขับรถได้อีกทางหนึ่ง

เมื่อโลกเปลี่ยนไป มีการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยในเรื่องการลงโทษให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจึงเป็นเรื่องที่ควรกระทำ เครื่องป้องกันการสตาร์ทเครื่องยนต์ เป็นวิธีการลงโทษที่สามารถกำหนดมาตรการทางการปกครองที่เหมาะสมเพื่อเป็นการยับยั้ง ป้องกัน ผู้กระทำความผิด เพื่อตัดความสามารถในการกระทำผิดของผู้กระทำความผิด คู่ครองสังคมจากพฤติกรรมการขับรถขณะมีนเมาได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะทำให้เกิดความปลอดภัยกับสังคม การห้ามมิให้คนเมาขับรถตั้งแต่ต้น จึงเป็นการตัดไฟตั้งแต่ต้นลม ช่วยห้ามให้ผู้กระทำความผิดไม่สามารถขับรถในขณะที่มีนเมาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

5.1 สรุปผลการศึกษา

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยถือเป็นปัญหาเรื้อรังที่แก้ไขได้ยาก แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อจะลดปัญหาดังกล่าวในทุก ๆ ด้านแล้ว แต่ยังคงไม่สามารถควบคุมหรือทำให้ปัญหาเหล่านี้ลดลงหรือหมดไปได้ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลศูนย์อำนวยการและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 ได้สรุปอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันที่ 27 ธ.ค. 2562 - 1 ม.ค. 2563 ได้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 3,076 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 3,160 คน ผู้เสียชีวิต 317 คน ซึ่งสำหรับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ขับรถในขณะเมาสุรา ร่วมกับขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยสถิติสะสม ช่วง 27 ธ.ค.62 - 1 ม.ค.63 อุบัติเหตุจากการขับรถในขณะเมาสุรา คิดเป็น 33.81% และยานพาหนะที่เกิดเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ และรถกระบะ ในส่วนของมาตรการทางกฎหมายการขยายผลและการดำเนินคดีกับร้านค้าหรือสถานบริการ ที่ปล่อยให้เด็กและเยาวชนไปใช้บริการภายหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยขับจี้รถขณะเมาสุรา ตั้งแต่วันที่ 27-31 ธ.ค. 62 ดำเนินการขยายผลไปแล้ว 39 ราย ดำเนินคดีตามความผิด พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มฯ จำนวน 9 ราย ตามความผิด พ.ร.บ.คุ้มครองเด็กฯ จำนวน 6 ราย ไม่เข้าความผิด จำนวน 16 ราย และอยู่ระหว่างดำเนินการ 8 ราย ในการยกตัวอย่างโดยกล่าวถึงช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่ทั้งตัวเลข จำนวนอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต โดยเฉพาะยอดผู้เสียชีวิตนั้น ได้ลดลงอย่างมีนัยยะ ซึ่งถ้าเป็นไปตามนี้สิ่งที่น่าจะต้องทำคือ ต้องวิเคราะห์ให้ได้ว่ามาตรการใดที่ทำแล้วเกิดผลให้มียอดลดลง แต่ถ้าเป็นจำนวนทั้งโลกแล้วประเทศไทยยังถือว่าสูงกว่าประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก ฉะนั้นต้องทำการวิเคราะห์ถึงมาตรการที่ทำให้ยอดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเมาแล้วขับลดลงอย่างต่อเนื่อง เพื่อการลดของทั้งจำนวนผู้บาดเจ็บและจำนวนผู้เสียชีวิต อย่างไรก็ตามทุกฝ่ายได้มีมาตรการรณรงค์ให้ความสะดวกในแต่ละพื้นที่ มีการวางแผนปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ ซึ่งก็ได้ปฏิบัติกันอย่างเคร่งครัดทุกฝ่าย ทั้งนี้ทั้งนั้นเพื่อความมีเสถียรภาพในการบริหารจัดการ

บ้านเมืองในด้านการแก้ไขปัญหาทางจราจรที่มาจากการเมาแล้วขับก็ต้องอาศัยความเข้มงวดทางกฎหมายเช่นกัน¹

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถในขณะเมาสุราของไทยและต่างประเทศ ร่วมกับการสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิที่ปฏิบัติงานในกระบวนการยุติธรรมพบว่า

1. รูปแบบของโทษปรับที่เหมาะสมสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพของการลงโทษ คือ การใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นฐานในการลงโทษ เพราะโทษปรับมุ่งกระทำต่อทรัพย์สินของผู้ถูกลงโทษจึงเหมาะสมกับสังคม ทุณนิยมในปัจจุบัน และไม่ก่อให้เกิดการตีตราจากสังคม รวมถึงสามารถกำหนดโทษให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำผิดและพฤติการณ์การกระทำผิดได้ง่าย โดยเริ่มจากการแก้ไขระวางโทษปรับสูงสุดให้สูงกว่าปัจจุบัน ที่กำหนดไว้ในมาตรา 160 ตรี วรรคแรก จากระวางโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท แก้ไขเป็น 5,000 – 40,000 บาท เพื่อขยายขอบเขตการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับของผู้พิพากษาให้กว้างขึ้น และสามารถลงโทษหนักเป็นขั้นบันไดตามลักษณะของผู้กระทำผิดและความร้ายแรงของการกระทำผิดได้ โดยที่โทษปรับแต่ละขั้นมีความแตกต่างกันมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำผิดและประชาชนทั่วไปปรับรู้ได้ถึงความผลร้ายของโทษที่สัมพันธ์กับความร้ายแรงของการกระทำผิดแต่ละระดับ

2. จำแนกระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด เพื่อให้ศาลใช้เป็นเกณฑ์ประกอบการพิจารณากำหนดโทษว่าการกระทำผิดแต่ละกรณีควรถูกลงโทษหนักเบาอย่างไร โดยพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิดลักษณะขององค์ประกอบที่สะท้อนความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

(2.1) กำหนดฐานความผิดไว้มากกว่าหนึ่งฐานความผิด โดยมีองค์ประกอบความผิดและบทลงโทษที่แตกต่างกันซึ่งจะเป็นตัวที่แสดงให้เห็นความแตกต่างของพฤติการณ์การกระทำผิดและระดับ ความร้ายแรงของการกระทำผิดอย่างชัดเจน

(2.2) ข้อเท็จจริงของการกระทำผิดซึ่งเป็นองค์ประกอบความผิดที่แสดงถึงระดับความร้ายแรงของการกระทำผิด ได้แก่

- ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษไว้มากกว่าหนึ่งฐานความผิด เช่น กฎหมายญี่ปุ่นที่กำหนดให้การมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า เป็นความผิดฐานขับขีรถในขณะเมาสุรา มีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และ หรือไม่เกิน 1,000,000 เยน ในขณะที่กรณีที่มีปริมาณแอลกอฮอล์

¹ คมชัดลึก. “7 วันอันตรายปี 2563,” ระบบออนไลน์, สืบค้นวันที่ 12 ม.ค. 2563, จาก

30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า เป็นความผิดฐานขับขีรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี และหรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน จากตัวอย่างจะเห็นอย่างชัดเจนว่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าเป็นการกระทำผิดที่มีความร้ายแรงมากกว่า ซึ่งต้องถูกพิจารณาโทษที่รุนแรงมากกว่าตามไปด้วย

- จำนวนครั้งที่กระทำผิด เป็นข้อเท็จจริงที่มีความชัดเจนในตัวเองแล้วว่ายังผู้ขับขีรถกระทำผิดบ่อยครั้งก็ยิ่งสมควรที่จะถูกลงโทษให้รุนแรงมากขึ้น เพราะแสดงถึงความละเลยต่อการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ หรือเป็นการกระทำผิดติดนิสัย

- ข้อเท็จจริงที่แสดงถึงความรับผิดชอบพิเศษของผู้กระทำผิด คือ ผู้ที่ขับขีรถเพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากผู้ขับขีรถกลุ่มนี้จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบต่อสวัสดิภาพของผู้คนที่ใช้รถใช้ถนน ทั้งผู้ที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนและผู้อื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันมากกว่าผู้ขับขีรถประเภทอื่น โดยจากการศึกษา พบว่าควรกำหนดเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่ถือว่าเมาสำหรับผู้ขับขีรถประเภทนี้ให้น้อยกว่าผู้ขับขีรถประเภทอื่น ๆ คือ กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเมาไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งก็คือ ห้ามผู้ขับขีรถเพื่อการพาณิชย์มีแอลกอฮอล์ในเลือดอย่างเด็ดขาด และถือว่ากรณีที่ผู้ขับขีรถเพื่อการพาณิชย์มีแอลกอฮอล์ในเลือดแม้เพียงเล็กน้อยก็เป็นความผิดที่ร้ายแรงแล้วเช่นกัน

3. ควรนำมาตรการทางเลือกแทนการจำคุกมาใช้ควบคู่กับการใช้โทษอาญาลงโทษผู้ขับขีรถในขณะที่เมาสุราด้วย เพื่อให้เกิดกระบวนการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขีรถในขณะที่เมาสุราและสร้างความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยส่วนรวมให้กับผู้กระทำผิด ผู้ทรงคุณวุฒิท่านหนึ่งกล่าวว่า “ภายหลังจากที่มีคำพิพากษาให้ลงโทษผู้กระทำผิด ถ้ามีการกำหนดระยะเวลาและเงื่อนไขให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตาม ไม่ว่าจะเป็นการคุมประพฤติด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวที่สามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ หรือมาตรการพักใช้ใบอนุญาต การสั่งให้อบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางท้องถนน หรือแม้แต่การเข้าบำบัดการติดสุรา เงื่อนไขเหล่านี้ทำให้ช่วงเวลานี้จะเป็นเวลาทองที่รัฐจะสามารถใช้อำนาจบังคับให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตามแนวทางที่รัฐกำหนดเพื่อให้ผู้นั้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขีรถในขณะที่เมาสุราอันเป็นการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุได้ ในทางตรงข้ามถ้าผู้นั้นไม่มีคำพิพากษาที่กำหนดเงื่อนไขไว้ รัฐไม่มีทางที่จะบังคับให้ประชาชนทั่วไปปฏิบัติเช่นนี้ได้เลย ดังนั้นรัฐจึงควรใช้เวลาในช่วงนี้ให้คุ้มค่า” มาตรการทางเลือกแทนการจำคุกที่เหมาะสมกับผู้ขับขีรถในขณะที่เมาสุรา เช่น การทำงานบริการสังคม การใช้ศูนย์เสียงโทษจำคุก การคุมประพฤติด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามที่มีระบบตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากเหงื่อของผู้ถูกคุมประพฤติ นอกจากนี้ยังมีมาตรการทางปกครองที่สามารถใช้ควบคู่กับโทษอื่น ๆ เช่น มาตรการพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี หรือการห้ามขับขีรถภายในระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น

4. ไม่ควรรีดยึดโทษจำคุกเป็นฐานในการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราเป็นการทั่วไป แต่อาจใช้เป็นทางเลือกในการลงโทษสำหรับกรณีที่พฤติการณ์การกระทำผิดมีความร้ายแรงมาก ๆ เนื่องจากมาตรา 160 ตรี วรรคแรก กำหนดคร่าวๆ โทษจำคุกไว้ไม่เกิน 1 ปี อันเป็นโทษจำคุกระยะสั้น เมื่อเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ของการใช้โทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษกับผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราจะเห็นว่าการจำคุกมีข้อเสียต่อตัวผู้กระทำผิดและบุคคลรอบข้างมากกว่าข้อดี เช่น การจำคุกจะทำให้ผู้กระทำผิดถูกตีตราจากสังคมว่าเป็นคนขี้คุก ถูกสังคมรังเกียจไม่ไว้วางใจ ปิดกั้นโอกาสทางสังคม ตกลง สูญเสียรายได้ระหว่างที่ถูกจำคุก หากมีบุคคลอื่นที่ต้องพึ่งพารายได้ของผู้กระทำผิดในการเลี้ยงชีพก็ย่อมได้รับผลกระทบตามไปด้วย ผลร้ายของโทษจำคุกใช้ได้ผลเฉพาะกับผู้ที่มีสติว่าผลร้ายของการถูกจำคุกมีผลกระทบต่อตัวเขาเท่านั้น ในขณะที่มีบางคนที่มีผลร้ายจากการถูกลงโทษไม่กระทบกับการใช้ชีวิตของเขา เขาก็จะไม่กลัว ส่วนด้านห้วงเวลาการจำคุกระยะสั้น ทำให้ไม่มีระยะเวลาเพียงพอที่จะสามารถแก้ไขฟื้นฟูจิตสำนึกและพฤติกรรมของผู้กระทำผิดได้นอกจากนั้นยังมีความผิดอื่นที่มีความร้ายแรงมากกว่าความผิดนี้ แต่กฎหมายก็ยังให้อำนาจศาลพิจารณาใช้มาตรการเลี้ยงการจำคุกได้ แต่อย่างไรก็ตามยังมีความจำเป็นต้องใช้โทษจำคุกกับบางกรณีที่มีพฤติการณ์ร้ายแรง เพื่อเป็นการตัดโอกาสการกระทำผิดและเป็นการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน เช่น ผู้กระทำผิดติดนิสัย หรือผู้กระทำผิดที่มีปริมาณแอลกอฮอล์สูงมาก ๆ เป็นต้น

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษามาตรการในการเพิ่มโทษความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยได้นำหลักบัญญัติทางกฎหมายของประเทศไทยมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศรวมทั้งแสวงหาแนวทางและมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทย ที่เด็ดขาดและมีความหลากหลาย โดยสรุปผลการศึกษาได้ว่าสมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษ ไม่ว่าจะเป็นเพิ่มโทษทั้งจำและค่าปรับฐานความผิดระดับต่างๆ การห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนด การติดเครื่อง Ignition interlock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด การห้ามขับขี่ยานพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำผิดเป็นต้น เพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมควรนำมาตราการ ซึ่งจะเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขับขี่ขาดยานขณะมีเมาสุราเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ในอนาคต

5.2 ข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนามาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษของผู้ขับขี่ระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดและได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำ ความผิดรวมถึงให้มีความเหมาะสมกับปัญหาและสถานการณ์ในปัจจุบัน ที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น เมื่อพิจารณาข้อกำหนดกฎหมายมาตรา 160 ตรี ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เห็นควรให้มีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 160 ตรีเพื่อศาลสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดและได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดซึ่งในปัจจุบันกฎหมายจราจรของไทยได้กำหนดความผิดไว้เพียงฐานความผิดเดียว ไม่ว่าผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมแตกต่างกันอย่างไรก็ต้องรับผิดฐานเดียวกัน และต้องพิจารณาโทษจากระวางโทษเดียวกัน เช่น ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ซึ่งมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันหลายเท่าหรืออาจกระทำผิดหลายครั้ง แต่กลับถูกพิจารณาจากฐานความผิดเดียวกันและถูกพิจารณาโทษจากระวางโทษเดียวกัน ในขณะที่ต่างประเทศมีฐานความผิดเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะที่เมาสุรามากกว่าหนึ่งฐานความผิด ซึ่งต้องจำแนกระดับของการกระทำความผิดโดยการกำหนดโทษต้องแปรผันตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้กระทำความผิด, จำนวนครั้งที่กระทำความผิด และอาชีพขับขี่รถเพื่อการพาณิชย์เป็นเกณฑ์ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการข่มขู่ยับยั้ง ดังนี้

1. มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 51-80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษจำคุก 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ควรใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นหลักร่วมกับมาตรการอื่น เช่นการเข้าโปรแกรมบำบัดสุราเพื่อให้ผู้กระทำความผิดปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

2. มาตรา 160 ตรี วรรคสอง ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 81-149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ต้องระวางโทษจำคุก 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 15,000 – 30,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ควรใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นหลักร่วมกับมาตรการอื่น เช่นการควบคุมประพาดด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวเพื่อให้ผู้กระทำความผิดปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

3. มาตรา 160 ตรี วรรคสาม ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไปต้องระวางโทษจำคุก 2 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 – 50,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ควรใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นหลักร่วมกับการคุมประพาดด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวและเข้าโปรแกรมบำบัดสุรา เพื่อให้ผู้กระทำความผิดปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

4. มาตรา 160 ตรี วรรคสี่ ผู้ใดจับขังรถเพื่อการพาณิชย์ และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 – 50,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ควรใช้โทษปรับในอัตราสูงเป็นหลักร่วมกับการคุมประพฤติด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัวและเข้าโปรแกรมบำบัดสุราเพื่อให้ผู้กระทำความผิดปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

5. มาตรา 160 ตรี วรรคห้า ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 30,000 – 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

6. มาตรา 160 ตรี วรรคหก ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 5-10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 40,000 – 200,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

7. มาตรา 160 ตรี วรรคเจ็ด ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 10-15 ปี หรือปรับตั้งแต่ 60,000 – 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

8. การบังคับให้ติดตั้งเครื่องป้องกันสารถเครื่องยนต์เป็นมาตรการทางเลือกอื่นซึ่งควรนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดฐานจับขังระหว่างเมาสุราในทุกกรณีไม่ว่าจะเป็นผู้กระทำความผิดครั้งแรก ผู้กระทำความผิดซ้ำ ผู้กระทำความผิดที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้ติดตั้งเครื่องป้องกันสารถเครื่องยนต์เป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือน โดยกำหนดให้ผู้ที่ทำการตรวจสอบบันทึกข้อมูลในเครื่องป้องกันการสารถเครื่องยนต์ คือเจ้าหน้าที่คุมประพฤติเมื่อผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวสำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรง กล่าวคือผู้กระทำความผิดที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิตบังคับให้ติดตั้งเครื่องป้องกันการสารถเครื่องยนต์เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ปี โดยให้ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

“ความเสียหายทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ กรณีเมาแล้วขับ.” สืบค้นวันที่ 24 พฤษภาคม 2563, จาก

<http://moneyhub.in.th>.

“รายได้ต่อหัวเป็นรายได้ต่อหัวประจำปี ค.ศ. 2018.” รายงานโดยธนาคารโลก, ส” สืบค้นวันที่

6 เมษายน 2563, จาก <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>

Criminallaw. (ระบบออนไลน์).” สืบค้นวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562, จาก

<https://sites.google.com/site/criminallaw406/home/khwam-phid-laea-thos-thang-xaya>.

Global Road Safety Partnership ,Drinking And Driving : a road safety manual for decision-

makers and practitioners.Geneva, Global Road Safety Partnership, 2007. การประชุม

วิชาการ เรื่อง “ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายความผิดฐานขับจี้ระหว่างเมาสุราให้มี

ประสิทธิภาพ” สืบค้นวันที่ 6 เมษายน 2563, จาก <http://www.matichon.co.th>.

กิติพงศ์ เกษมสิน. “แนวทางการพัฒนาการลงโทษผู้ขับจี้รถในขณะที่เมาสุรา.”วิทยานิพนธ์

มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562.

คณิต ณ นคร.กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. (2556).กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน.

คมชัดลึก. “7 วันอันตราย ปี 2563.” ระบบออนไลน์. สืบค้นวันที่ 12 มกราคม 2563, จาก

<https://www.komchadluek.net/news/breaking-news/408081>.

จักรกริศน์ กนกกันตพงษ์ และ สุจิตร์ สิวาวัฒน์. “การนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไป

ปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาแล้วขับ ไม่ใช่แค่ ปรับ จะถูกจับกุมประพฤติใน

เขตกรุงเทพมหานคร ของกรมคุมประพฤติกระทรวงยุติธรรม.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรุงเทพมหานคร, 2554.

จूरรัตน์ ประยูตรจักรพันธ์. “การแก้ไขปัญหการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับจี้ในกรุงเทพมหานคร.”

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

2536.

ณรงค์ ใจหาญ. กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย. กรุงเทพมหานคร :

วิญญูชน, 2543.

ณัฐสา ฉัตรไพฑูรณ์. “ขอบเขตการกำหนดข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบทางอาญา.” วิทยานิพนธ์

มหาบัณฑิต : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558.

ธานี วรภัทร์. หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557.

นริศรา แดงไผ่ กล่าวในการสัมมนาทางวิชาการ “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรา

กฎหมาย” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

13 กันยายน 2560.

นัทธี จิตสว่าง. อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยโขทัยธรรมาธิราช,

2539.

บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. “หลักความได้สัดส่วน (principle of proportionality),” ในการ

ตรวจสอบขอบเขตอำนาจรัฐ ตามมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

พุทธศักราช 2550 (รายงานผลการวิจัย). 2558.

ปกป้อง ศรีสนิท. กฎหมายอาญาชั้นสูง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2559.

ปกป้อง ศรีสนิท. กล่าวในการสัมมนาทางวิชาการ “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรา

กฎหมาย” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

13 กันยายน 2560.

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงกฎหมายเพื่อป้องกันมิให้มีการใช้

ประโยชน์จากโทษตามกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย (2560)

“แนวความคิดของต่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายอาญาเพื่อ.” กรุงเทพมหานคร:

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

พิทยา จินาวัฒน์. สรุปเนื้อหาบทความที่เกี่ยวกับหลักการลงโทษที่ได้สัดส่วน. กรุงเทพมหานคร:

สำนักกิจการในพระตำหนักพระเจ้าหลานเธอพระองค์เจ้าพัชรกิติยาภา, 2557.

เพลินดา ตันรังสรรค์. “นิตินรสำนักกฎหมาย รวบรวมไว้ในสรุปสัมมนาทางวิชาการ,” หลักเกณฑ์

การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 13 กันยายน 2560.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 32 บัญญัติว่าบุคคลจะไม่ต้องรับโทษ

อาญา เว้นแต่จะได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็น

ความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้

ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 39 วรรคหนึ่งบัญญัติว่าบุคคลไม่ต้อง

รับโทษอาญา เว้นแต่ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็น

- ความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้
- ไวพจน์ กุลาชัย. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. “การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และไทย.” 2555.
- ศราวุฒิ พันัสขาว. อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร. (2522), น. 1.
- ศุภกิจ เข้มประชา. “มองกระบวนการยุติธรรมทางอาญาผ่านการศึกษาเปรียบเทียบ (The Thai Criminal Justice System: A Comparative Perspective).” (กรุงเทพมหานคร: เจริญรัฐ, 2558, น. 177–178.
- ศุภวรรณ พันธุลิมานันท์. “มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับรถขณะมีเมานในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, 2556.
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะในระหว่างเมาสุราในประเทศสหรัฐอเมริกา. สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2563, จาก www.nhtsa.gov/risky-driving.
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางบกในระหว่างเมาสุราของประเทศอังกฤษ. สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2563, จาก www.statista.com.
- สถานี คัมทรีพี. “การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (ระบบออนไลน์). ” สืบค้นวันที่ 6 เมษายน 2563, จาก <http://pitc.police.go.th/dirlist/dirlist.php?dir=/traffic/table>
- สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล. กล่าวในการสัมมนาทางวิชาการ “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย,” จัดโดย กองกฎหมายกระบวนการยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 13 กันยายน 2560.
- สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. “ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายตามกฎหมายเยอรมัน.” คูลพาหะ เล่ม 5 (2537 : 41).
- สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. “ผลของการกระทำในทางอาญา: ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.
- แสวง บุญเฉลิมวิภาส. หลักกฎหมายอาญา. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2551.

อลงกรณ์ รัตนชัยคุชฎี. “อุปกรณ์ตัดรถยนต์เพื่อป้องกันเมาแล้วขับ (Ignition Interlock Device)”

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เล่มที่ 402 สมอสาร. น.11.

อ้างอิงอัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากแหล่งนี้ :

<https://www.superrichthailand.com/#!/en/exchange>

อิทธิ มุสิกะพงษ์. “การดำเนินคดีความเล็กน้อย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต วิทยาลัยธรรมศาสตร์

กรุงเทพมหานคร, 2534.

เอกรัตน์ โลหะ. “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษา

กรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม,

2555.

ภาษาต่างประเทศ

Gunthwe Arzt and Ulrich Weber, op. cit., footnote 12, p.28.

Horst Schroeder ,op. cit. ,footnote 12,p.23.

In addition to the imposition of any fine or period of imprisonment set forth in this paragraph. The court shall require to install and maintain . as a condition of such probation and in accordance with section eleven hundred ninety-eight of this article

The Century Council supra note 12.p.99

The Century Council, supra note 12 . p.72.

Transport Government of South Australia. “Mandatory Alcohol Interlock Scheme.” Retrieved

July 11, 2020, from

http://www.dpti.sa.gov.au/roadsafety/Safer_behaviorurs/alcohol_drink_driving/mandatory_interlock_scheme_faqs

Vietnam Road Traffic Act 2008

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

ประวัติการศึกษา

นางสาวชนิสรา ปั่นอินทร์

พ.ศ. 2545 มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

