ปัญหาการกำหนดอัตราโทษและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

Problems in Determining Criminal Penalties and Safety Measures for Drivers Under the Influence of Alcohol or Other Intoxicating Substances in Thailand under the Road Traffic Act B.E. 2522

สิริราช ขันเงิน[1*] และวรรณวิภา เมืองถ้ำ[2]
Sirirajh Khanngern[1*] and Wanwipa Muangtham[2]
[1*]นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
[2]อาจารย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
[1*]Master Student of Laws Sukothai Thammathirat Open University
[2]Lecturer from the School of Laws Sukothai Thammathirat Open University
*Corresponding Author Email: 2664001571@stou.ac.th
Received: 2 July 2026 Revised: 30 July 2026 Accepted: 6 August 2026

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น 2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยและต่างประเทศ 3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาสำหรับกรณีผู้ขับขี่ขับยานพาหนะขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น และ 4. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขกฎหมายปัญหาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีวิจัยเอกสารจากกฎหมาย คำพิพากษาศาลฎีกา ตำรา บทความวิชาการ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย และกฎหมายต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า 1) แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาในปัจจุบันมิได้มุ่งเน้นเพียงการลงโทษเพื่อตอบแทนการกระทำความผิดเท่านั้น แต่ยังมุ่งเน้นการป้องปราม การคุ้มครองสังคม และการฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดควบคู่กันไปตามแนวคิดของกฎหมายอาญาสมัยใหม่และทฤษฎีป้องกันสังคม อย่างไรก็ตาม มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นยังคงเน้นการเพิ่มโทษทางอาญาเป็นหลัก โดยยังขาดมาตรการเพื่อความปลอดภัยเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขสาเหตุของการกระทำผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยกำหนดให้การขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นเป็นความผิดอาญา โดยกำหนดโทษจำคุก ปรับ และมาตรการทางปกครอง เช่น การพักใช้หรือเพิก

ถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่ยังคงมุ่งเน้นการลงโทษมากกว่าการป้องกัน ในขณะที่กฎหมายของต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักร มีการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยควบคู่กับโทษทางอาญาอย่างเป็นระบบ เช่น การบำบัดฟื้นฟูผู้ติดสุรา การประเมินสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ การอบรมความปลอดภัยทางถนน การจำกัดสิทธิในการขับขี่ และการใช้อุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ เพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำและคุ้มครองความปลอดภัยของสาธารณชน 3) กฎหมายไทยยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนในการตีความคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” เนื่องจากไม่มีการกำหนดนิยามไว้โดยชัดแจ้ง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะกรณีสารมึนเมารูปแบบใหม่ เช่น กัญชาและพืชกระท่อม นอกจากนี้ โครงสร้างอัตราโทษยังมีลักษณะกว้างและเปิดโอกาสให้ใช้ดุลพินิจในการรอการลงโทษได้อย่างกว้างขวาง ทำให้บทลงโทษในทางปฏิบัติไม่สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของพฤติการณ์และผลกระทบต่อสังคม อีกทั้งยังไม่สามารถป้องปรามการกระทำผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ 4) ควรปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” ให้ครอบคลุมสารทุกประเภทที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ยานพาหนะ ปรับปรุงโครงสร้างอัตราโทษให้สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของการกระทำ และกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยควบคู่กับโทษทางอาญา เช่น การบำบัดรักษาและฟื้นฟูพฤติกรรม การอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ และการจำกัดสิทธิในการขับขี่เป็นรายบุคคล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: อัตราโทษทางอาญา, มาตรการเพื่อความปลอดภัย, ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา

Abstract

This research consists purposes were 1. to examine the concepts, theories, and principles relating to safety measures for offenders driving under the influence of alcohol or other intoxicating substances 2. to compare the laws governing criminal penalties and safety measures for such offenders in Thailand with those of Japan, the Federal Republic of Germany, the United States of America, Canada and the United Kingdom 3. to analyze legal issues concerning criminal penalties imposed on drivers under the influence of alcohol or other intoxicating substances and 4. to propose recommendations for improving legal measures relating to safety measures for such offenders. It is a qualitative study that employs document research techniques from laws, Supreme Court decisions, textbooks, scholarly articles, theses, research papers and foreign laws. The information gathered from these sources is then analyzed. The study found that 1) the current concept of criminal punishment does not focus solely on retribution for wrongdoing but also emphasizes deterrence, societal protection and the rehabilitation of offenders in accordance with modern criminal law concepts and social defense theory. However, Thailand's legal measures regarding driving under the influence of alcohol or other substances still primarily focus on increasing criminal penalties, lacking systematic preventive safety measures and rehabilitation

for offenders. This results in an inability to effectively address the root causes of recidivism of recidivism effectively 2) Road Traffic Act B.E. Prof. The 1979 law of Thailand defines driving under the influence of alcohol or other substances as a criminal offense, imposing penalties such as imprisonment, fines and administrative measures like suspension or revocation of driving licenses. However, it still focuses more on punishment than prevention. In contrast, the laws of foreign countries such as Japan, the Federal Republic of Germany, the United States, Canada and the United Kingdom systematically incorporate safety measures alongside criminal penalties, such as rehabilitation for alcoholics, physical and mental fitness assessments, road safety training, driving restrictions and the use of ignition interlock devices to prevent repeat offenses and protect public safety 3) Thai law still has issues with the ambiguity in interpreting the terms other intoxicants and other intoxication because there are no clear definitions provided. This results in limitations in law enforcement, especially in cases involving new intoxicating substances. New forms, such as cannabis and kratom, in addition, the penalty structure is broad and allows for discretion. In the broad application of deferred punishment, the penalties in practice do not align with the severity of the circumstances and the impact on society and it also cannot effectively deter repeat offenses Additionally and 4) the Road Traffic Act should be revised. B.E. In 1979, the definition of other intoxicants and other intoxication was expanded to cover all substances that affect driving performance. The penalty structure was revised to align with the severity of the offense and safety measures were implemented alongside criminal penalties, such as treatment and rehabilitation, road safety training, installation of alcohol ignition interlocks and individual driving restrictions. These measures aim to enhance the effectiveness of preventing repeat offenses and reducing road accidents sustainably.

Keywords: Criminal Penalties, Safety Measures, Driving under the Influence

บทนำ

การใช้ยานพาหนะบนท้องถนนเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ แต่ในขณะเดียวกันอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และความปลอดภัยของประชาชนโดยรวม โดยหนึ่งในสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ การขับขี่ยานพาหนะในขณะอยู่ในภาวะมึนเมาจากสุราหรือสารอื่นที่มีผลต่อระบบประสาท เนื่องจากภาวะดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการควบคุมร่างกาย การตัดสินใจ การรับรู้ความเสี่ยง และความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ ซึ่งเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อบุคคลอื่นและสังคมโดยรวม

การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือสุราเป็นพฤติกรรมที่พบได้ทั่วไปในสังคมไทย ทั้งในบริบทของการเข้าสังคม การสังสรรค์และกิจกรรมทางวัฒนธรรมต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม การบริโภคสุราในปริมาณที่ส่งผลต่อระบบประสาทย่อมทำให้เกิดความบกพร่อง

ด้านการควบคุมตนเอง เช่น การตอบสนองต่อสถานการณ์ที่ล่าช้า การตัดสินใจผิดพลาด และการสูญเสียความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ อันเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมและป้องกันพฤติกรรมดังกล่าว โดยมุ่งหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนและลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นในสังคม

ประเทศไทยได้กำหนดมาตรการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะในขณะมึนเมาไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมาตรา 43 (2) บัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และกำหนดบทลงโทษทางอาญาสำหรับผู้ฝ่าฝืน รวมทั้งมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อเพิ่มระดับความรุนแรงของโทษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องปรามและลดการกระทำความผิดซ้ำ อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากฎหมายจะมีการเพิ่มอัตราโทษและกำหนดมาตรการทางกฎหมายมากขึ้น แต่ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะเมาสุรายังคงปรากฏอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นว่าการใช้โทษทางอาญาเพียงอย่างเดียวอาจยังไม่เพียงพอในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพนอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงของสังคมและนโยบายด้านสารควบคุมของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา ได้ก่อให้เกิดปัญหาการตีความและการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะกรณีสารมึนเมาชนิดใหม่ เช่น กัญชาและพืชกระท่อม ซึ่งมีผลต่อระบบประสาทและอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ แต่สถานะทางกฎหมายของสารดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากกฎหมายมิได้กำหนดนิยามของคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” ไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตของการตีความและความแน่นอนในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายอาญาที่กำหนดให้ต้องตีความโดยเคร่งครัดและไม่อาจขยายความรับผิดของบุคคลเกินกว่าที่กฎหมายบัญญัติไว้

ในด้านการกำหนดอัตราโทษ แม้ว่ากฎหมายไทยจะกำหนดโทษจำคุกและโทษปรับสำหรับความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น รวมทั้งมีการเพิ่มโทษสำหรับกรณีกระทำความผิดซ้ำ แต่โครงสร้างอัตราโทษยังคงมีลักษณะเป็นการกำหนดกรอบโทษในช่วงกว้าง โดยมิได้เชื่อมโยงกับระดับความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งความผิดอย่างเป็นระบบ เช่น ระดับความมึนเมา ระดับความเสี่ยงต่อสาธารณชน หรือผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการกระทำ ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านความแน่นอนและความเหมาะสมของบทลงโทษ ซึ่งอาจทำให้การลงโทษไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายอาญาสมัยใหม่ ได้แก่ การป้องปราม การคุ้มครองสังคม และการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

แนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดโทษทางอาญาในปัจจุบันมิได้มุ่งหมายเพียงการลงโทษเพื่อการตอบแทนการกระทำความผิดเท่านั้น แต่ยังให้ความสำคัญกับการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดควบคู่กัน โดยเฉพาะแนวคิดเกี่ยวกับ “มาตรการเพื่อความปลอดภัย” ซึ่งเป็นมาตรการที่มุ่งลดความเสี่ยงในการเกิดอันตรายต่อสังคมผ่านกระบวนการประเมิน การควบคุม การบำบัดฟื้นฟู และการจำกัดพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย แนวทางดังกล่าวได้รับการนำไปใช้ในหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักร โดยมีการใช้มาตรการด้านการประเมินสมรรถภาพ การอบรมฟื้นฟู การบำบัดผู้มีปัญหาการใช้สารมึนเมา และการใช้เทคโนโลยีควบคุมการขับขี่ควบคู่กับโทษทางอาญา

ดังนั้น การศึกษาปัญหาการกำหนดอัตราโทษและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมีความสำคัญ เนื่องจากเป็นการศึกษาถึงข้อจำกัดของกฎหมายไทยทั้งในด้านการตีความบทบัญญัติ การกำหนดอัตราโทษ และประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันการกระทำผิดซ้ำ ตลอดจน ศึกษากฎหมายต่างประเทศเพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงกฎหมายให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับหลักการกำหนดโทษทางอาญา หลักความได้สัดส่วน และแนวคิดการคุ้มครองความปลอดภัยของสังคม อันจะนำไปสู่การพัฒนาระบบกฎหมายจราจรของประเทศไทยให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนและสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยและต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาสำหรับกรณีผู้ขับขี่ขับยานพาหนะขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น
4. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขกฎหมายปัญหาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

การทบทวนวรรณกรรม

1. แนวคิด ทฤษฎีการกำหนดโทษทางอาญา

แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญามีหลากหลายมิติและสะท้อนถึงวัตถุประสงค์ของการรักษากฎหมายและความยุติธรรมในสังคม แนวคิดหนึ่งคือแนวคิดเชิงข่มขู่ ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างความกลัวเพื่อป้องปรามการกระทำผิดทั้งในระดับบุคคลและสังคม การลงโทษในแนวคิดนี้มักมีความรุนแรงเพียงพอเพื่อให้ผู้คนระมัดระวังและเลี่ยงการกระทำผิด เช่น การจำคุกหรือปรับเงินเพื่อให้เห็นว่าการกระทำผิดมีผลตามมา อีกแนวคิดหนึ่งคือแนวคิดเชิงแก้ไขหรือปรับปรุง ซึ่งเน้นการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดี สามารถอยู่ร่วมกับสังคมได้อย่างปกติ การลงโทษในแนวทางนี้จึงให้ความสำคัญกับการให้ความรู้ การฝึกอาชีพ การให้คำปรึกษา หรือการบำบัดทางจิตใจ เพื่อให้ผู้กระทำผิดไม่กลับไปกระทำผิดซ้ำ นอกจากนี้ ยังมีแนวคิดเชิงแก้แค้นหรือทดแทน ที่เน้นเรื่องความยุติธรรม ผู้กระทำความผิดต้องได้รับผลตามความรุนแรงของการกระทำที่ตนทำ (สหธน รัตนไพจิตร, 2527, น.37) การลงโทษในแนวคิดนี้เป็นการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้เสียหายหรือสังคม โดยไม่ได้พิจารณาถึงการป้องปรามหรือปรับปรุงผู้กระทำผิดเป็นหลัก ในขณะเดียวกันแนวคิดเชิงคุ้มครองสังคมให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยของประชาชน การจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด เช่น การจำคุกยาวหรือกักกันผู้ที่มีความรุนแรงสูง มีเป้าหมายเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดสร้างอันตรายต่อสังคม

ปัจจุบัน ระบบยุติธรรมหลายประเทศใช้แนวคิดผสมผสาน เพื่อให้การลงโทษครอบคลุมทั้งการป้องปราม การปรับปรุงผู้กระทำความผิด และการคุ้มครองสังคม ตัวอย่างเช่น การกำหนดโทษจำคุกในช่วงแรกควบคู่กับการฟื้นฟูและอบรมทักษะ ทำให้ผู้กระทำความผิดสามารถกลับตัวและลดความเสี่ยงต่อการกลับไปกระทำผิดซ้ำได้ แนวคิดเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่าการลงโทษทางอาญาไม่ได้มีเพียงมิติเดียว แต่มีเป้าหมายที่หลากหลาย ทั้งเพื่อสร้างความยุติธรรม ป้องปราม ปรับปรุงผู้กระทำผิด และคุ้มครองสังคม ให้สังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบเรียบร้อย (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, 2551, น.1)

2. แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นกลไกสำคัญของรัฐในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และประสิทธิภาพในการคมนาคม การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวมิได้มุ่งเพียงการลงโทษผู้ฝ่าฝืนเท่านั้น แต่ยังเป็นเครื่องมือในการป้องกันอุบัติเหตุ ลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน และส่งเสริมวินัยจราจรในสังคม (กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์, 2557, น.26) แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีเป้าหมายสำคัญในการสร้างความปลอดภัย ความเป็นระเบียบวินัยในการใช้ถนน โดยอาศัยทั้งการป้องปราม การปลูกฝังจิตสำนึก ความเสมอภาค และประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้สังคมสามารถใช้ถนนร่วมกันได้อย่างปลอดภัยและยั่งยืน (กาญจนา ทองทั่ว และคณะ, 2555, น.15-16)

3. การกำหนดโทษทางอาญาของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ได้วางหลักการใหม่ในการปฏิรูปกระบวนการจัดทำและการเสนอร่างกฎหมายอย่างเป็นระบบ กล่าวคือ ในการจัดให้มีกฎหมายฉบับใหม่ขึ้นใช้บังคับ รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น สำหรับกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่นั้นหากหมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์หรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพรัฐพึงยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายฉบับนั้นเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่าย โดยที่มาตรา 77 วรรคสามของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้รัฐพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้เป็นการสะท้อนสภาพปัญหาของการมีกฎหมายอาญาเฟ้อและไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบหลายประการ เช่น ทำให้กฎหมายอาญาขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กับพฤติกรรมที่เป็นภัยคุกคามอย่างแท้จริง ทำให้เกิดปัญหาการบริหารงานยุติธรรมทางอาญาซึ่งต้องมีขนาดค่อนข้างใหญ่เพื่อรองรับปริมาณคดีจำนวนมากและทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงมาก ทำให้เกิดปัญหาคดีล้นศาลและนักโทษล้นเรือนจำ รวมไปถึงการรับผิดทางอาญาที่ไม่เหมาะสม ทำให้ผู้กระทำความผิดที่รับโทษอาญาโดยที่ไม่สมควรได้รับจะได้รับผลกระทบไปถึงการประกอบอาชีพหรือการดำรงชีพในหลายเรื่องเนื่องจากมีประวัติอาชญากรติดตัว ในการนี้ เพื่อให้การตรากฎหมายที่มีโทษทางอาญาสอดคล้องและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ คณะกรรมการพัฒนากฎหมายในสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา จึงได้มีคำสั่งที่ 2/2559 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงกฎหมายเพื่อป้องกันมิให้มีการใช้ประโยชน์จากโทษอาญาตามกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย โดยคณะอนุกรรมการได้จัดทำข้อเสนอหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาสำหรับกฎหมายที่จะตราขึ้นในอนาคตเพื่อให้สอดคล้อง กับบทบัญญัติมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งมีสาระสำคัญ 3 ประการ (1) เป็นการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงและมีผลกระทบต่อส่วนรวม (2) เป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผลหรือมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้ (3) ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือที่มีโทษจำคุก

และเปรียบเทียบปรับทำให้คดีอาญาระงับได้ หากโดยสภาพแล้วไม่ใช่ความผิดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง สมควรใช้โทษปรับทางปกครองแทนหรือวิธีการอื่นแทนค่าปรับ ดังนั้น กฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดขอบเขตของพฤติกรรมที่สังคมเห็นว่าไม่อาจยอมรับได้ โดยบัญญัติว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำใดเป็นความผิด พร้อมทั้งกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดนั้น ทั้งนี้ การลงโทษทางอาญามิได้มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อการลงโทษเท่านั้น หากแต่ยังมีเป้าหมายในเชิงนโยบายสาธารณะหลายประการ กล่าวคือ เพื่อการตอบแทนการกระทำความผิด เพื่อการยับยั้งมิให้บุคคลทั่วไปกระทำความผิด เพื่อคุ้มครองสังคมจากอันตรายโดยการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด และเพื่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้สามารถกลับคืนสู่สังคมได้อย่างปกติ (สุดสงวน สุธีสร, 2547, น.18-19)

ดังนั้น กฎหมายอาญา มีบทบาทสำคัญในการกำหนดขอบเขตของพฤติกรรมที่สังคมเห็นว่าไม่อาจยอมรับได้ โดยบัญญัติว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำใดเป็นความผิด พร้อมทั้งกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดนั้น ทั้งนี้ การลงโทษทางอาญามิได้มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อการลงโทษเท่านั้น หากแต่ยังมีเป้าหมายในเชิงนโยบายสาธารณะหลายประการ กล่าวคือ เพื่อการตอบแทนการกระทำความผิด เพื่อการยับยั้งมิให้บุคคลทั่วไปกระทำความผิด เพื่อคุ้มครองสังคมจากอันตรายโดยการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด และเพื่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้สามารถกลับคืนสู่สังคมได้อย่างปกติ โดยแนวคิดการลงโทษสมัยใหม่มิได้มุ่งเน้นการลงโทษเพื่อการตอบแทนการกระทำความผิดเพียงอย่างเดียว แต่ให้ความสำคัญกับการป้องกันการกระทำผิดซ้ำ และการฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้สามารถกลับมาใช้ชีวิตในสังคมได้อย่างปกติ แนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับมาตรการเพื่อความปลอดภัย (Safety Measures) ซึ่งเป็นมาตรการที่มุ่งป้องกันอันตรายต่อสังคมและแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดควบคู่ไปกับการลงโทษทางอาญา อันเป็นแนวคิดสำคัญที่หลายประเทศนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำผิดซ้ำ และเป็นแนวคิดสำคัญที่ผู้วิจัยนำมาใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของกฎหมายไทยเกี่ยวกับการกำหนดโทษและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. แหล่งข้อมูลการวิจัย ได้แก่ ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งได้จากการศึกษาค้นคว้าเอกสารและแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 1) เอกสารทางวิชาการ ได้แก่ หนังสือ ตำรา บทความวิชาการ บทความวิจัย วิทยานิพนธ์ การศึกษาค้นคว้าอิสระ และรายงานการวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษา 2) เอกสารทางกฎหมาย ได้แก่ รัฐธรรมนูญ ประมวลกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ คำพิพากษาศาลฎีกา คำวินิจฉัยของศาล รวมทั้งกฎหมายและเอกสารทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และ 3) ข้อมูลจากระบบสารสนเทศและสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น เว็บไซต์ของหน่วยงานราชการ องค์กรระหว่างประเทศ สถาบันการศึกษา ฐานข้อมูลวิชาการ และข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

2. การรวบรวมข้อมูลการวิจัย ได้แก่ ผู้วิจัยดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดย 1) ศึกษาและสืบค้นข้อมูลจากห้องสมุด สถาบันการศึกษา หน่วยงานของรัฐ ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และแหล่งข้อมูลออนไลน์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ 2) พิจารณาความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ และความเป็นปัจจุบันของข้อมูลจากแหล่งที่มา ผู้จัดทำ และ

ช่วงเวลาที่เผยแพร่ เพื่อให้ข้อมูลมีความเหมาะสมต่อการนำมาใช้ในการศึกษา และ 3) จัดระบบข้อมูลและจำแนกตามประเด็นการวิจัย ได้แก่ (1) แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับการกำหนดโทษทางอาญาและมาตรการเพื่อความปลอดภัย (2) บทบัญญัติของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น (3) ปัญหาการตีความกฎหมายและแนวคำพิพากษาที่เกี่ยวข้อง และ (4) กฎหมายและมาตรการของต่างประเทศที่ใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาเปรียบเทียบ

3. การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Qualitative Content Analysis) จากข้อมูลที่ได้รวบรวมไว้ ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์บทบัญญัติกฎหมาย เอกสารทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี และแนวคำพิพากษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อสังเคราะห์หลักการและสาระสำคัญของกฎหมาย 2) การศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติของกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์ความเหมือน ความแตกต่าง ตลอดจนข้อดี ข้อจำกัด และแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนากฎหมาย และ 3) การสังเคราะห์ผลการศึกษาเพื่อนำไปใช้เป็นข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกฎหมายและมาตรการเพื่อความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน

ผลการวิจัย

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยสามารถจำแนกผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

ผลการวิจัยพบว่า แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยยังมีข้อจำกัดเชิงโครงสร้างอย่างชัดเจน โดยยังคงพึ่งพาการเพิ่มโทษทางอาญาเป็นหลักมากกว่าการใช้มาตรการเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด ทั้งที่ตามแนวคิดกฎหมายอาญาสมัยใหม่และทฤษฎีป้องกันสังคม มาตรการเพื่อความปลอดภัยควรมุ่งลดความเสี่ยงในการกระทำผิดซ้ำ ควบคู่กับการคุ้มครองสาธารณชนและการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม กฎหมายไทยยังขาดกลไกด้านการบำบัดฟื้นฟู การประเมินสมรรถภาพผู้ขับขี่ และมาตรการควบคุมเชิงป้องกันที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมึนเมาได้อย่างยั่งยืน

2. ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยและต่างประเทศ

ผลการวิจัยพบว่า กฎหมายไทยในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นเป็นความผิดอาญาการกำหนดโทษแบบไล่ระดับตามความร้ายแรงของผลที่เกิดขึ้น และมีมาตรการทางปกครอง เช่น การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อย่างไรก็ตาม มาตรการเพื่อความปลอดภัยยังเน้นการลงโทษเป็นหลัก ในขณะที่กฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักร นอกจากกำหนดโทษทางอาญาแล้ว ยังให้ความสำคัญกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยควบคู่กันอย่างเป็นระบบ เช่น การประเมินสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ การอบรมหรือบำบัดฟื้นฟูพฤติกรรม การใช้เทคโนโลยีควบคุมการขับขี่ และการจำกัดสิทธิในการขับขี่ก่อนคืนใบอนุญาต ซึ่งมุ่งเน้นการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและคุ้มครองความปลอดภัยของสาธารณชนเป็นสำคัญ ผู้วิจัยเลือกศึกษากฎหมายของประเทศ

ญี่ปุ่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักร เนื่องจากประเทศดังกล่าวมีระบบกฎหมายและแนวทางการกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล อีกทั้งมีมาตรการเพื่อความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและการฟื้นฟูผู้กระทำความผิดอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีซึ่งเป็นประเทศในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) เช่นเดียวกับประเทศไทย ส่วนสหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักรเป็นประเทศที่มีมาตรการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ จึงเหมาะสมที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเปรียบเทียบและพัฒนากฎหมายไทย

3. ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาสำหรับกรณีผู้ขับขี่ขับยานพาหนะขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

ผลการวิจัยพบว่า การกำหนดอัตราโทษของกฎหมายไทยยังไม่สอดคล้องกับพฤติการณ์และผลกระทบทางสังคม แม้มีการเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษ แต่มาตรการเพื่อความปลอดภัยของประเทศไทยในกรณีขับขี่ขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นยังเน้นการเพิ่มโทษทางอาญาเป็นหลัก ซึ่งแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่น และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีที่มีการบังคับให้ผู้กระทำความผิดต้องผ่านการตรวจประเมินทางการแพทย์และจิตวิทยาก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน รวมทั้งแตกต่างสหรัฐอเมริกา แคนาดาและสหราชอาณาจักร ที่มีมาตรการบำบัดการดื่มสุรา การอบรมฟื้นฟูพฤติกรรม และการบริการสังคม เป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ควบคู่กับการลงโทษ

4. ศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขกฎหมายปัญหาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

ผลการวิจัยพบว่า การแก้ไขปัญหาการขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นไม่ควรจำกัดอยู่เพียงการเพิ่มความรุนแรงของโทษทางอาญาเท่านั้น แต่ควรปรับปรุงระบบกฎหมายให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยควบคู่กับการลงโทษ โดยจากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศพบว่า การป้องกันการกระทำผิดซ้ำจำเป็นต้องอาศัยมาตรการเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดร่วมด้วย

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรได้รับการปรับปรุงใน 3 ประเด็นสำคัญ ได้แก่

(1) การกำหนดบทนิยามทางกฎหมายให้มีความชัดเจน โดยเพิ่มเติมนิยามคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” เพื่อให้ครอบคลุมสารทุกประเภทที่มีผลต่อระบบประสาทหรือสมรรถนะในการขับขี่ยานพาหนะ ไม่จำกัดเฉพาะสารที่กฎหมายกำหนดให้เป็นยาเสพติด เนื่องจากปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงสถานะทางกฎหมายของสารบางประเภท เช่น กัญชาและพืชกระท่อม ทำให้เกิดข้อจำกัดในการตีความและบังคับใช้กฎหมาย

(2) การปรับปรุงโครงสร้างอัตราโทษให้เหมาะสมกับระดับความร้ายแรงของการกระทำ โดยควรกำหนดระดับความผิดให้สัมพันธ์กับพฤติการณ์แห่งคดี เช่น ระดับภาวะมึนเมา การก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น และการกระทำผิดซ้ำ เพื่อให้การกำหนดโทษเป็นไปตามหลักความได้สัดส่วนและเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องปรามการกระทำความผิด

(3) การเพิ่มเติมมาตรการเพื่อความปลอดภัยเป็นมาตรการเฉพาะสำหรับคดีเมาแล้วขับ โดยเปิดโอกาสให้ศาลสามารถกำหนดมาตรการที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละรายควบคู่กับโทษทางอาญา เช่น การประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ การ

อบรมด้านความปลอดภัยทางถนน การบำบัดหรือฟื้นฟูพฤติกรรม การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนการสตาร์ทรถ และการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้ใบอนุญาตขับขี่ เพื่อมุ่งลดความเสี่ยงในการกระทำผิดซ้ำและเพิ่มความปลอดภัยแก่สาธารณชน

ผลการศึกษาจึงสะท้อนว่า แนวทางการแก้ไขปัญหาควรเป็นการปรับเปลี่ยนจากระบบที่เน้นการลงโทษภายหลังเกิดความผิดไปสู่ระบบที่ผสมผสานระหว่างการลงโทษ การควบคุมความเสี่ยง และการฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายจราจรทางบกในการลดอุบัติเหตุและป้องกันการกระทำผิดซ้ำได้อย่างยั่งยืน

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ได้ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น พบว่า แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาในปัจจุบันมิได้มุ่งเน้นเพียงการลงโทษเพื่อตอบแทนการกระทำความผิดเท่านั้น แต่ยังมุ่งเน้นการป้องปราม การคุ้มครองสังคม และการฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดควบคู่กันไป ตามแนวคิดของกฎหมายอาญาสมัยใหม่และทฤษฎีป้องกันสังคม อย่างไรก็ตาม มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นยังคงเน้นการเพิ่มโทษทางอาญาเป็นหลัก โดยยังขาดมาตรการเพื่อความปลอดภัยเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขสาเหตุของการกระทำผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยและต่างประเทศ พบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยกำหนดให้การขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นเป็นความผิดอาญา โดยกำหนดโทษจำคุก ปรับ และมาตรการทางปกครอง เช่น การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่ยังคงมุ่งเน้นการลงโทษมากกว่าการป้องกัน ในขณะที่กฎหมายของต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักร มีการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยควบคู่กับโทษทางอาญาอย่างเป็นระบบ เช่น การบำบัดฟื้นฟูผู้ติดสุรา การประเมินสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ การอบรมความปลอดภัยทางถนน การจำกัดสิทธิในการขับขี่ และการใช้อุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ เพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำและคุ้มครองความปลอดภัยของสาธารณชน

3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางอาญาสำหรับกรณีผู้ขับขี่ขับยานพาหนะขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น พบว่า กฎหมายไทยยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนในการตีความคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” เนื่องจากไม่มีการกำหนดนิยามไว้โดยชัดแจ้ง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะกรณีสารมึนเมารูปแบบใหม่ เช่น กัญชาและพืชกระท่อม นอกจากนี้ โครงสร้างอัตราโทษยังมีลักษณะกว้างและเปิดโอกาสให้ใช้ดุลพินิจในการรอการลงโทษได้อย่างกว้างขวาง ทำให้บทลงโทษในทางปฏิบัติไม่สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของพฤติการณ์และผลกระทบต่อสังคม อีกทั้งยังไม่สามารถป้องปรามการกระทำผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขกฎหมายปัญหาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น พบว่า ควรปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” ให้ครอบคลุมสารทุกประเภทที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ยานพาหนะ ปรับปรุงโครงสร้างอัตราโทษให้สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของการกระทำ และกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยควบคู่กับโทษทางอาญา เช่น การบำบัดรักษาและฟื้นฟูพฤติกรรม การอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ และการจำกัดสิทธิในการขับขี่เป็นรายบุคคล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

การอภิปรายผล

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยสามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. ประเด็นปัญหาการตีความกฎหมาย นั้น ความไม่ชัดเจนในการตีความกฎหมาย โดยเฉพาะในกรณี “เมาอย่างอื่น” ที่ไม่ใช่สุราและไม่เป็นยาเสพติดตามกฎหมาย การตีความบทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญาและพระราชบัญญัติจราจรทางบกยังขาดความยืดหยุ่นเพียงพอ ทำให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายและความไม่สม่ำเสมอในการบังคับใช้ ตัวอย่างเช่น การยกเลิกพืชกระท่อมและกัญชาจากบัญชียาเสพติดให้โทษ ส่งผลให้การนำบทบัญญัติที่มีอยู่มาปรับใช้กับผู้ขับขี่ที่ใช้สารมึนเมาเหล่านี้ทำได้ยากขึ้น นอกจากนี้ การตรวจพิสูจน์สารมึนเมานอกเหนือจากแอลกอฮอล์ยังต้องอาศัยความยินยอมของผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสหราชอาณาจักร ซึ่งใช้ระบบ Common Law จะเห็นความแตกต่างอย่างชัดเจน กฎหมายของสหราชอาณาจักรมิได้จำกัดการพิจารณาความผิดไว้เฉพาะสารต้องห้ามที่ระบุชัดเจนเท่านั้น แต่ให้ศาลพิจารณาจากสภาพความสามารถในการควบคุมตนเองในการขับขี่ (Driving while unfit) โดยคำนึงถึงพฤติการณ์และผลกระทบต่อสมรรถนะการขับขี่ แนวทางดังกล่าวช่วยให้กฎหมายมีความยืดหยุ่น สามารถรองรับสารมึนเมาใหม่ ๆ ได้ดีกว่ากฎหมายไทย แม้จะเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลพินิจในวงกว้างขึ้นก็ตาม

2. ประเด็นปัญหาการกำหนดอัตราโทษที่ไม่สอดคล้องกับพฤติการณ์แห่งความผิดและผลกระทบทางสังคม นั้น แม้ว่าการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษให้สอดคล้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น แต่โครงสร้างอัตราโทษที่กว้างและบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ซึ่งเปิดโอกาสให้ศาลรอการลงโทษผู้กระทำความผิดครั้งแรก ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติทำให้ผู้กระทำความผิดจำนวนมากได้รับโทษสถานเบา แม้ว่าการกระทำของพวกเขาจะมีความเสี่ยงสูงและอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของบุคคลอื่น เมื่อเปรียบเทียบกับ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ซึ่งมีระบบ Civil Law เช่นเดียวกับประเทศไทย พบว่ากฎหมายเยอรมันกำหนดเกณฑ์ระดับแอลกอฮอล์ที่ชัดเจนและเชื่อมโยงกับบทลงโทษโดยตรง อีกทั้งจำกัดการใช้ดุลพินิจของศาลในกรณีที่การกระทำก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรง ทำให้บทลงโทษมีความแน่นอนและสามารถคาดหมายได้ การเปรียบเทียบนี้สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการปรับปรุงโครงสร้างอัตราโทษของกฎหมายไทยให้สามารถสอดคล้องกับพฤติการณ์ของความผิดและระดับความเสี่ยงต่อสาธารณชน

3. ประเด็นปัญหามาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น นั้น แม้ว่าการบัญญัติมาตรา 160 ตรี/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก จะมุ่งป้องกันการกระทำความผิดซ้ำโดยกำหนดโทษสูงสุดไม่เกิน 2 ปีสำหรับการกระทำผิดซ้ำภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ข้อมูลเชิงประจักษ์ไม่แสดงถึงผลลัพธ์ที่ชัดเจนในการลดอุบัติเหตุทางถนน ปัญหานี้สะท้อนให้เห็นว่าการเน้นการเพิ่มโทษทางอาญาเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอ เนื่องจากไม่ได้แก้ไขปัจจัยพื้นฐานที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยง เช่น วัฒนธรรมการดื่มสุรา การติดสารมึนเมา และทัศนคติด้านความปลอดภัยทางถนน เมื่อเปรียบเทียบกับ หลายรัฐในสหรัฐอเมริกา จะพบว่ามีการนำมาตรการเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรมมาประยุกต์ใช้ควบคู่กับบทลงโทษ เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ (Ignition Interlock Device) สำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำหรือผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์สูง มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการเชิงป้องกันที่ตัดโอกาสในการกระทำความผิดตั้งแต่ต้นทาง แตกต่างจากแนวทางของไทยที่เน้นการลงโทษหลังเกิดความผิดแล้ว จากปัญหาทั้งสามประการที่กล่าวมานี้สะท้อนให้เห็นว่า การกำหนดอัตราโทษและมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นของประเทศไทยยังมีข้อจำกัดเชิงโครงสร้างอย่างชัดเจน การพึ่งพาการเพิ่มโทษทางอาญาโดยไม่ควบคู่กับมาตรการป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรม การเปิดช่องให้ศาลใช้ดุลพินิจในวงกว้าง และความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติเกี่ยวกับสารมึนเมาอย่างอื่น ล้วนเป็นปัจจัยที่ลดประสิทธิภาพของกฎหมายในการคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะ ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนควรอาศัย แนวคิดเชิงบูรณาการ โดยผสมผสานการกำหนดอัตราโทษที่ชัดเจนและสอดคล้องกับความร้ายแรงของพฤติการณ์ การพัฒนามาตรการเพื่อความปลอดภัยเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรม และการสร้างกลไกทางกฎหมายที่สามารถรองรับสารมึนเมาใหม่ ๆ หรือบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างยืดหยุ่น การปรับปรุงดังกล่าวจะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายมีความยุติธรรม มีประสิทธิภาพ และสามารถป้องปรามอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างแท้จริง ตลอดจนสร้างความสมดุลระหว่างการคุ้มครองสิทธิของผู้กระทำความผิดกับประโยชน์สาธารณะอย่างเหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกับหลักนิติธรรมและแนวคิดทางนิติศาสตร์สมัยใหม่ การศึกษาเรื่องนี้ไม่เพียงแต่ชี้ให้เห็นถึงช่องว่างและข้อจำกัดของกฎหมายไทยเท่านั้น หากยังเสนอแนวทางในการปรับปรุงระบบกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งในแง่ของการกำหนดอัตราโทษ การบังคับใช้มาตรการเพื่อความปลอดภัย และการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เพื่อสร้างสังคมไทยที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น และลดความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

ข้อค้นพบ หรือองค์ความรู้ใหม่

กฎหมายไทยเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นยังมีช่องว่างในการตีความคำว่า “เมาอย่างอื่น” ทำให้ไม่สามารถรองรับสารมึนเมารูปแบบใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ โครงสร้างอัตราโทษยังไม่สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของการกระทำ และการใช้โทษทางอาญาเพียงอย่างเดียวไม่สามารถลดการกระทำผิดซ้ำได้อย่างแท้จริง งานวิจัยนี้จึงเสนอแนวคิดเชิงบูรณาการ โดยให้ปรับปรุงบทบัญญัติให้มีความชัดเจน กำหนดอัตราโทษตามระดับความเสี่ยง และนำมาตรการเพื่อความปลอดภัยเชิงป้องกันและฟื้นฟูพฤติกรรมมาใช้ควบคู่กับโทษทางอาญา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

จากการศึกษาพบว่า การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นยังมีปัญหาสำคัญ ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของนิยามคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” ส่งผลให้เกิดปัญหาในการตีความและการบังคับใช้กฎหมาย จึงเสนอให้เพิ่มเติมบทนิยามทางกฎหมายเพื่อให้ครอบคลุมสารหรือวัตถุที่มีผลต่อความสามารถในการขับขี่ โดยไม่จำกัดเฉพาะแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดตามกฎหมายนอกจากนี้ พบว่าโครงสร้างอัตราโทษในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของพฤติการณ์และผลกระทบต่อสังคม จึงควรปรับปรุงโดยแบ่งระดับความผิดตามปัจจัย เช่น ระดับความมึนเมา การก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือร่างกาย และการกระทำผิดซ้ำ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขจำกัดการใช้ดุลพินิจในการรอการลงโทษ เพื่อให้บทลงโทษมีความแน่นอน เหมาะสม และได้สัดส่วนกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในส่วนของมาตรการเพื่อความปลอดภัย และนอกจากนี้ยังพบว่า กฎหมายไทยยังเน้นการลงโทษภายหลังการกระทำความผิดมากกว่าการป้องกันการกระทำผิดซ้ำ จึงเสนอให้เพิ่มมาตรการควบคู่กับโทษทางอาญา เช่น การฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ และการจำกัดหรือกำกับสิทธิในการขับขี่เป็นรายบุคคล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุและคุ้มครองความปลอดภัยของสังคม

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรปรับปรุงกฎหมายควรดำเนินการทั้งในด้านความชัดเจนของบทบัญญัติ การกำหนดโทษให้เหมาะสม และการนำมาตรการเพื่อความปลอดภัยมาใช้ร่วมกับโทษทางอาญา เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมึนเมาได้อย่างยั่งยืน

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาปัญหาการกำหนดองค์ประกอบความผิดเกี่ยวกับ “ภาวะมึนเมา” ในกฎหมายอาญาไทยอย่างเป็นระบบ ควรมีการศึกษาวิเคราะห์เชิงลึกเกี่ยวกับการตีความคำว่า “ของเมาอย่างอื่น” และ “เมาอย่างอื่น” ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ภายใต้หลักการตีความกฎหมายอาญาโดยเคร่งครัด รวมถึงศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดนิยามทางกฎหมายให้ครอบคลุมสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทที่มีการเปลี่ยนแปลงสถานะทางกฎหมายหรือเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต เพื่อสร้างความชัดเจน แน่นอน และเป็นเอกภาพในการบังคับใช้กฎหมาย อันสอดคล้องกับหลักนิติรัฐและหลักความแน่นอนแห่งกฎหมายอาญา

2.2 ควรศึกษาหลักความได้สัดส่วนของโทษและการจำกัดดุลพินิจของศาลในคดีเมาแล้วขับ ควรมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะประเด็นการกำหนดโทษขั้นต่ำ การแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำ และการรอการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ว่าสอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วนของโทษ หลักความเสมอภาค และหลักความคาดหมายได้ของกฎหมายหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาแนวทางการกำหนดโทษให้มีความเหมาะสมกับผลกระทบต่อสังคมและเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องปรามการกระทำความผิด

2.3 ควรศึกษาความเป็นไปได้ในการนำมาตรการเพื่อความปลอดภัยมาใช้ควบคู่กับโทษทางอาญาในคดีเมาแล้วขับ ควรมีการศึกษาฐานะทางกฎหมายและความเหมาะสมของมาตรการเพื่อความปลอดภัยตามแนวคิดกฎหมายอาญาสมัยใหม่ เช่น มาตรการบำบัดฟื้นฟูผู้ติดสุราหรือสารมึนเมา การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนการสตาร์ทรถ และการกำหนด

เงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยวิเคราะห์ความสอดคล้องกับหลักสิทธิเสรีภาพ หลักความได้สัดส่วน และหลักคุ้มครองสังคม เพื่อพัฒนามาตรการทางกฎหมายที่มุ่งเน้นการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและการคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะอย่างยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

กาญจนา ทองทั่ว และคณะ. (2555). *โครงการกระบวนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษาและชุมชนรอบมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1.* สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กรุงเทพมหานคร.

กัลลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์. (2557). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ. วารสารวิทยบริการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, *25*(2), 91-100.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1.* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: พลสยามพริ้นติ้ง (ประเทศไทย).

สหธน รัตนไพจิตร. (2527). *ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา.* (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์: กรุงเทพมหานคร.

สุดสงวน สุธีสร. (2547). *อาชญาวิทยา.* (พิมพ์ครั้งที่ 2). แก้ไขปรับปรุง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.