

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522¹

กฤษณ์ แดงเอียด²

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการขับขี่รถในขณะเมาสุราซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นำไปสู่ความสูญเสียทั้งต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ตลอดจนสร้างภาระต่อระบบสาธารณสุขและกระบวนการยุติธรรมของประเทศ แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่จากสถิติและสภาพปัญหาในทางปฏิบัติพบว่า กฎหมายและบทลงโทษที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถยับยั้งพฤติกรรมการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้กระทำความผิดจำนวนมากไม่น้อยยังคงกระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง โดยไม่เกิดความเข็ดหลาบ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการในการควบคุมการขับขี่รถใช้ถนน สร้างระเบียบวินัยในการจราจร และส่งเสริมความปลอดภัยแก่ประชาชน กฎหมายดังกล่าวถือเป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบการจราจรของประเทศไทยมาเป็นระยะเวลายาวนานต่อมา เมื่อสภาพสังคม เทคโนโลยี และปริมาณยานพาหนะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บทบัญญัติบางประการของกฎหมายเดิมไม่สามารถรองรับปัญหาการจราจรในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลจึงได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายเดิม และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้ เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลใบสั่งการระงับการต่อภาษีรถ และการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการชำระค่าปรับ

แม้การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะเป็นก้าวสำคัญในการพัฒนากฎหมายจราจรของไทย แต่ในทางปฏิบัติยังพบว่าปัญหาการเมาแล้วขับยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวยังมีข้อจำกัดและไม่สอดคล้องกับความร้ายแรงของผลที่เกิดขึ้น

จากการศึกษาบทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราของประเทศไทย และวิเคราะห์ช่องว่างของกฎหมายในปัจจุบัน และเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย โดยอาศัยการศึกษาร่วมเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ อันได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์จตุพร วงศ์ทองสรรค์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์จรัส เ็งงวิทยา และรองศาสตราจารย์ประเทือง ธนนิผล

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติจังหวัดนครศรีธรรมราช คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ทั้งนี้เพื่อให้ปัญหาการจับขีร์ถในขณะเมาสุรานั้นลดลง ผู้ศึกษาได้ศึกษาและทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาดังกล่าวพบปัญหาทางกฎหมายหลายประการดังต่อไปนี้

ปัญหาประการที่หนึ่ง คือปัญหาการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในกฎหมายไทยตามบทบัญญัติกฎหมายของไทยกำหนดความผิดฐานจับขีร์ถในขณะเมาสุราไว้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) และมาตรา 160 ตรี โดยอาศัยเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นมาตรฐานเดียวสำหรับผู้กระทำความผิดทุกราย หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000–20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ พร้อมทั้งให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ปัญหาสำคัญของบทบัญญัติดังกล่าว คือ การใช้เกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์เพียงระดับเดียว โดยไม่คำนึงถึงระดับความรุนแรงของการมีเมมา ทั้งที่ในทางการแพทย์พบว่า ปริมาณแอลกอฮอล์ที่แตกต่างกันส่งผลต่อสมรรถภาพในการขับขี่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดระดับ 100–300 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนปกติหลายสิบเท่า แต่กลับได้รับโทษในอัตราเดียวกับผู้ที่มีแอลกอฮอล์เพียงเล็กน้อยเกินเกณฑ์ขั้นต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศพบว่าหลายประเทศมีการกำหนดโทษแบบขั้นบันได (graduated penalties) โดยเชื่อมโยงอัตราโทษกับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ เช่น ประเทศอังกฤษและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งกำหนดโทษที่แตกต่างกันตามระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ส่งผลให้การลงโทษมีความเหมาะสม เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพในการยับยั้งมากกว่า

ปัญหาประการที่สอง คือ ปัญหาการกำหนดบทลงโทษในกรณีการกระทำความผิดซ้ำ แม้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีบทบัญญัติมาตรา 160 ตรี/1 กำหนดโทษที่รุนแรงขึ้นสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำภายในระยะเวลา 2 ปี แต่บทบัญญัตินี้กลับครอบคลุมเพียงการกระทำความผิดซ้ำครั้งที่สองเท่านั้น หากผู้กระทำความผิดรายเดิมกระทำความผิดเป็นครั้งที่สามหรือมากกว่านั้น กฎหมายกลับไม่สามารถเพิ่มโทษให้หนักขึ้นได้ ส่งผลให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายและลดทอนประสิทธิภาพในการควบคุมพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดซ้ำ เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ พบว่าหลายประเทศใช้ระบบการเพิ่มโทษแบบต่อเนื่องตามจำนวนครั้งของการกระทำผิด เช่น ประเทศแคนาดา สิงคโปร์ และเกาหลีใต้ ซึ่งมีทั้งโทษจำคุกขั้นต่ำ การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ระยะยาว และมาตรการเสริม เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนสตาร์ทรถ

ปัญหาประการที่สาม คือ ปัญหาการไม่กำหนดความรับผิดชอบแก่ผู้ร่วมโดยสาร กฎหมายไทยในปัจจุบันมุ่งลงโทษเฉพาะผู้ขับขี่ที่เมาสุรา โดยมิได้กำหนดความรับผิดชอบแก่บุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ผู้ร่วมโดยสาร ผู้ให้ยืมรถ หรือผู้จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่งผลให้สังคมขาดกลไกในการสร้างความรับผิดชอบร่วมกัน ตรงกันข้ามกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งกฎหมายจราจรกำหนดความผิดแก่ผู้ที่โดยสารไปกับผู้ขับขี่ที่เมาสุรา รวมถึงผู้ที่สนับสนุนหรือเพิกเฉยต่อการกระทำดังกล่าว ส่งผลให้เกิดวัฒนธรรมการตักเตือนและการยับยั้งกันภายในกลุ่มสังคม แนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีสัญญาประชาคมและทฤษฎีป้องกันสังคม ซึ่งมุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณะและสร้างเครือข่ายความรับผิดชอบร่วมกัน

ปัญหาประการที่สี่ คือ ปัญหาการตีความกรณีมาแล้วจับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่ง กล่าวคือ ศาลไทยโดยทั่วไปมักตีความการมาแล้วจับที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตของผู้อื่นเป็นเพียงการกระทำโดยประมาทธรรมดาธรรมดา ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษไม่สอดคล้องกับความร้ายแรงของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ทั้งที่ในทางข้อเท็จจริง การจับขังในขณะมีเมมาเป็นพฤติการณ์ที่ผู้กระทำย่อมสามารถสังเกตเห็นผลได้ล่วงหน้าว่ามีความเสี่ยงสูงที่จะก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงถึงแก่ชีวิตของผู้อื่น การกระทำดังกล่าวจึงควรถูกพิจารณาว่าเข้าลักษณะเป็น “การกระทำโดยประมาทโดยจงใจ” กล่าวคือ ผู้กระทำมิได้ประสงค์ต่อผล แต่ได้ยอมรับความเสี่ยงและฝ่าฝืนต่อผลร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้น

อย่างไรก็ดี แนวคำพิพากษาของศาลไทยส่วนใหญ่ยังคงวินิจฉัยให้การกระทำในลักษณะดังกล่าวอยู่ภายใต้กรอบความผิดฐานประมาทธรรมดาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 หรือมาตรา 300 ส่งผลให้การลงโทษขาดความได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำและไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ประสงค์ในการป้องปรามได้อย่างแท้จริง เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่นและประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่ามีการแยกความผิดระหว่าง “การจับขังโดยประมาท” กับ “การจับขังที่เป็นอันตรายอย่างร้ายแรงโดยรู้สำนึกถึงผลได้เสีย” อย่างชัดเจน โดยถือว่าการจับขังในขณะมีเมมาเป็นกระทำที่ผู้กระทำตระหนักถึงความเสี่ยงและยอมรับผลของความเสี่ยงนั้น ส่งผลให้ศาลสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดในอัตราที่สูงขึ้นและมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจากการมาแล้วจับได้อย่างเป็นรูปธรรม

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการจับขังในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ คือ

จากการศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายในความผิดฐานจับขังในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ยังมีลักษณะที่ไม่รุนแรงและไม่สามารถจัดการกับปัญหาดังกล่าวได้ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง โดยกำหนดโทษที่แตกต่างกันตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เพื่อให้สอดคล้องกับความเสี่ยงและความร้ายแรงของการกระทำ อันเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของกฎหมายในเชิงป้องกันและยับยั้งการกระทำความผิด ให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับตามมาเนื่องจากการกระทำความผิดของตน

2. ปัญหาการกำหนดบทลงโทษในกรณีการกระทำความผิดซ้ำ ผู้ศึกษาเห็นว่าควรเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 160 ตรี/1 โดยกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำครั้งที่สามและครั้งต่อ ๆ ไป เพื่อให้การลงโทษมีลักษณะก้าวหน้า (progressive punishment) และสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดเรื้อรังได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. ปัญหาการไม่กำหนดความรับผิดชอบแก่ผู้ร่วมโดยสาร ผู้ศึกษาเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาโดยให้ประเทศไทยบัญญัติบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับมาแล้วจับโดยเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาโดยเพิ่มบทบัญญัติเพิ่มเติมในมาตรา 160ตรี/1 โดยกำหนดเงื่อนไขว่าต้องเป็นกรณีที่อยู่แล้วที่ผู้จับขังอยู่ในภาวะมีเมมาเพื่อเป็นการป้องปรามผู้ที่ร่วมโดยสารไปด้วยให้ต้องรับผิดชอบร่วมกัน โดยถือว่าเป็นการร่วม

รับผิดชอบต่อสังคม และเมื่อหากมีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ร่วมโดยสารไปด้วยแล้ว เมื่อผู้ร่วมโดยสารเองก็มีความผิด ปัญหาการขับขีรถในขณะที่เมาสุรานั้นจะมีอัตราการเกิดขึ้นได้น้อยลงเพราะสังคมหรือคนรอบข้างจะต้องร่วมกันยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขีรถในขณะที่เมาสุราอีก เพราะหากขับขีไปแล้วตนนั่งร่วมโดยสารไปด้วยตนเองก็就会有ความผิดเท่ากับผู้ขับขีมีเมาสุรา

4. ปัญหาการตีความกรณีเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้ศึกษาจึงเห็นควรมีการปรับแนวคิดในการตีความกฎหมายไทย โดยเปิดโอกาสให้ศาลพิจารณาว่าการเมาแล้วขับจนทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายอาจเข้าข่ายเป็นการกระทำประมาทโดยจงใจ ไม่ใช่เพียงความประมาทธรรมดา และไม่ควรมีเหตุบรรเทาโทษโดยง่ายซึ่งไม่เป็นผลดีต่อกระบวนการยุติธรรม โดยการกำหนดบทลงโทษให้ศาลสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว ว่าบุคคลนั้นกระทำความผิดประมาทโดยจงใจ มิใช่เพียงลงโทษผู้กระทำความผิดฐานประมาทธรรมดา ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวควรกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 10 ปี ถึง 20 ปี และปรับตั้งแต่ 100,000 – 300,000 บาทและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขีรถของผู้นั้นเสีย

เอกสารอ้างอิง

- WHO เพลยรายงาน ‘ไทย’ เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้มีกฎหมายจราจรใน
เกณฑ์ดี[Online]Available URL : <https://www.sdgmovement.com/2021/02/10/who-global-status-report-on-road-safety-2018/>
- คณิต ฒ นคร./กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป./พิมพ์ครั้งที่ 9/(กรุงเทพฯ:/สำนักพิมพ์วิญญูชน./2562).
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1234/2560; คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5678/2559
- ทัศน์วรรณ สิริพรหมเจริญ./มาตรฐานความระมัดระวังกรณีกระทำโดยประมาท./วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2550.
- นพ.ประสิทธิ์ วัฒนาภา./ “ผลของแอลกอฮอล์ต่อสมรรถภาพในการขับขี่.”/วารสารการแพทย์,
ปีที่ 45 ฉบับที่ 2 (2562).
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 160 ตี/1.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 43 (2), มาตรา 160 ตี.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.
- มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย./ รายงาน
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย. 2565-2566./สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้าง
เสริมสุขภาพ (สสส.).(กรุงเทพฯ:/สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ./1
พฤษภาคม 2567.)
- วรพจน์ วิศรุตพิชญ์./กฎหมายอาญาภาคความผิด./ พิมพ์ครั้งที่ 10/ (กรุงเทพฯ:/สำนักพิมพ์วิญญูชน./ 2563).
- Criminal Code of Canada; Road Traffic Act (Singapore); Road Traffic Act (South Korea).
- Japanese Road Traffic Act, Articles 65, 117.
- Jean-Jacques Rousseau, The Social Contract, 1762.
- Road Traffic Act 1988 (UK); Road Traffic Law of Japan.