

ปัญหาบทบัญญัติกฎหมายและบทลงโทษ กรณีขับขีรถยนต์ในขณะเมาสุรา

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522¹

ร.ต.ท.หญิง ทศวรรค์ หิรัญบุรณะ²

จากการศึกษาปัญหาบทบัญญัติกฎหมายและบทลงโทษ กรณีขับขีรถยนต์ในขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นเห็นได้ว่าปัจจุบันได้มีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี และการคมนาคมขนส่งมากขึ้นจึงส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจร ซึ่งปัญหาการจราจรที่พบมากในประเทศไทย คือปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร เนื่องจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรมีสาเหตุมาจากการใช้รถโดยฝ่าฝืนกฎระเบียบจราจรเป็นจำนวนมาก โดยสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร คือ การขับขีรถยนต์ในขณะเมาสุรา ดังจะเห็นได้จากข้อมูลสถิติของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2562 ในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้สรุปข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 ช่วง 7 วันของการรณรงค์ “ขับร่มมีน้ำใจรักษาวินัยจราจร” ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2562 ไว้ว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม 3,791 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 463 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 3,892 คน โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาแล้วขับ คิดเป็นร้อยละ 30.35 ของอุบัติเหตุทั้งหมด³ และปี พ.ศ. 2563 ช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้สรุปข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 ช่วง 7 วัน ของการรณรงค์ “ขับร่มมีน้ำใจรักษาวินัยจราจร” ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2563 ถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2564 ไว้ว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม 3,421 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 373 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 3,499 คน โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาแล้วขับ คิดเป็นร้อยละ 32.68 ของ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหาบทบัญญัติกฎหมายและบทลงโทษ กรณีขับขีรถยนต์ในขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีที่ปรึกษา คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชรินทร์ เทพสุเมธานนท์ และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐาณู ศิริยุทธวัฒนา และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรพรม อินทร์มรรย.

²นักศึกษาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

³สำนักเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, สปอ.สรุป 7 วันอันตราย เกิดอุบัติเหตุรวม 3,791 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 463 ราย ผู้บาดเจ็บ 3,892 คน [Online], available URL: <https://www.chorsaard.or.th/content/20386> , 2563 (มีนาคม, 1).

อุบัติเหตุทั้งหมด⁴ สถิติดังกล่าวถือเป็นสัญญาณที่แสดงให้เห็นว่า บทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานข่มขืนขณะเมาสุราที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากผู้ข่มขืนส่วนใหญ่ไม่มีความเกรงกลัวและไม่เคารพต่อกฎระเบียบจราจร จึงไม่ปฏิบัติตามอันทำให้เกิดความเสียหายขึ้นทั้งต่อตัวผู้ข่มขืน และบุคคลอื่นในสังคม

จากการศึกษาเบื้องต้นถึงปัญหาบทบัญญัติกฎหมายและบทลงโทษ กรณีข่มขืนขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายอาญาและหลักการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทางบก อันได้แก่แนวคิดความรับผิดชอบอาญา แนวคิดในการลงโทษทางอาญา และแนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับ อีกทั้งยังต้องศึกษาในเรื่องข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร รวมไปถึงเข้าใจในวัตถุประสงค์ของการลงโทษผู้กระทำความผิด และแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีความชัดเจน เพื่อนำมาใช้ให้เกิดความเหมาะสมกับผู้ฝ่าฝืนและกระทำความผิดที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการข่มขืนจราจรบนท้องถนน โดยการที่รัฐจะใช้อำนาจตามกฎหมายในการกำหนดการกระทำที่เป็นความผิด และกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าว ซึ่งการกระทำของรัฐนั้นจะต้องเป็นการกระทำที่ได้สัดส่วนและเท่าที่จำเป็นภายใต้กฎหมาย ต้องมีการชั่งน้ำหนักความร้ายแรงของการกระทำความผิดกับอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดอย่างยุติธรรม เพื่อให้สามารถป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และทันต่อการพัฒนารูปแบบลักษณะของการกระทำความผิด ทั้งนี้เพื่อความสงบเรียบร้อยของประเทศและคุ้มครองความปลอดภัยขั้นพื้นฐานของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ที่ผ่านมามีข้อเรียกร้องของสังคมให้มีการแก้กฎหมายเพื่อเพิ่มโทษ ฐานข่มขืนขณะเมาสุราให้สูงขึ้นเพื่อให้คนเกิดความกลัวและไม่กล้ากระทำความผิดก็ตาม และ ความผิดฐานข่มขืนขณะเมาสุราก็มีการกำหนดโทษจำคุกตามกฎหมายไว้ แต่เมื่อไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด สุดท้ายผู้ข่มขืนขณะเมาสุราจึงไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายไม่เกรงกลัวต่อการถูกลงโทษแต่อย่างใด เมื่อไม่มีการลงโทษผู้กระทำความผิดให้เห็นเป็นเยี่ยงอย่าง บุคคลอื่น ๆ ในสังคมก็ไม่เกรงกลัวที่จะกระทำความผิดเลียนแบบตาม ๆ กัน และเหยื่อที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการข่มขืนขณะเมาสุราก็ย่อมรู้สึกไม่ได้รับความเป็นธรรม อย่างแท้จริง บทบัญญัติของกฎหมายและการกำหนดโทษรวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย จึงยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะยับยั้งหรือทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่

⁴ สำนักเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, สปอ. สรุป 7 วันอันตรายปีใหม่ 63 เกิดอุบัติเหตุ 3,421 ครั้งตาย 373 ศพเจ็บ 3,499 คน [Online], available URL: <https://www.chorsaard.or.th/content/29556, 2563> (มีนาคม, 1).

กล้ากระทำความผิดอีกได้ ส่งผลให้ไม่สามารถทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี้นะเมาสุราลดลงได้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า มีประเด็นที่น่าสนใจที่จะศึกษาถึงการกำหนดโทษสำหรับผู้เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขี้นะเมาสุรา โดยศึกษากฎหมายจราจรของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐไต้หวัน และ ประเทศอังกฤษ เปรียบเทียบกับประเทศไทย เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายจราจรของไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในการลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิด จากการขับขี้นะเมาสุรา อีกทั้งศึกษาระบบการเปรียบเทียบปรับในระบบตามวันและรายได้ของประเทศเยอรมัน เพื่อมาเป็นแบบอย่างในการนำมาใช้กับการลงโทษปรับของประเทศไทย

จากการศึกษาทำให้ทราบว่ากฎหมายเกี่ยวกับกรณีขับขี้นะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีความชัดเจนและยังไม่ครอบคลุมหลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประเด็นปัญหาที่หนึ่งการกำหนดความผิดสำหรับผู้ที่ได้โดยสารร่วมมาในยานพาหนะกับผู้ขับขี้นะเมาสุรา เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติความผิดแก่ผู้ที่ขับขี้นะเมาสุราไว้ในมาตรา 43 (2) บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี้นะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น” จากบทบัญญัติดังกล่าว บัญญัติเอาผิดเฉพาะแต่ผู้ขับขี้นะเมาสุราเท่านั้นที่กระทำแล้วเป็นความผิด มิได้บัญญัติให้บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี้นะเมาสุราเห็นถึงการกระทำความผิดกรณีขับขี้นะเมาสุรา มีความผิดด้วย เมื่อไม่มีกฎหมายบัญญัติเอาผิดกับผู้โดยสารมาด้วย บุคคลดังกล่าวจึงไม่เกิดความเกรงกลัว และไม่เกิดการซังน้ำหนกในการกระทำของตนเอง อันเป็นผลให้ไม่เกิดความคิดที่จะห้ามหรือยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขี้นะเมาสุรากระทำความผิดต่อไป ซึ่งผู้ร่วมโดยสารรถยนต์ดังกล่าวย่อมทราบคืออยู่แล้วว่าผู้ขับขี้นะเมาสุราทำให้ความสามารถในการขับขี้นะเมาสุราลดลง โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากขึ้น ซึ่งแม้ประเทศไทยจะมีการบัญญัติพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31(7) บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ” ประกอบกับประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 ข้อ 1 บัญญัติว่า “ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะขับขี้นะเมาสุราหรือในขณะโดยสาร อยู่ในรถหรือบนรถ ซึ่งมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดความหมายไว้” แต่เป็นการกำหนดความรับผิดชอบเพื่อเอาผิดกับผู้โดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสารเท่านั้น มิได้กำหนดเอาผิดแก่ผู้ที่มิได้ดื่มแอลกอฮอล์แต่ร่วมนั่งโดยสารมาด้วย

ดังนั้นเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวที่ผู้โดยสารมาด้วยรู้ถึงการกระทำที่เป็นความผิดแต่กลับนิ่งเฉย รัฐจึงควรบัญญัติกฎหมายที่จะป้องกันสังคมจากอันตรายต่าง ๆ เพื่อให้สังคมมีความสงบเรียบร้อย โดยรัฐมี

อำนาจกำหนดให้การกระทำใดเป็นความผิดได้ตามหลักทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)⁵ ซึ่งเป็นการควบคุมและปราบปรามอาชญากรรม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งความสงบสุข เป็นระเบียบเรียบร้อยของคนในสังคม โดยมุ่งควบคุม ปราบปรามและลงโทษอาชญากรรมที่กระทำความผิดอย่างจริงจัง เพื่อใช้ในการควบคุมการก่ออาชญากรรมหรืออุบัติเหตุบนท้องถนน และเพื่อให้กฎหมายจราจร ที่มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law)⁶ อันเป็นกฎหมายที่ออกมาเพื่อจัดระเบียบสังคมสามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการกำหนดความผิดสำหรับผู้โดยสารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถใช้ถนนในขณะเมาสุราดังกล่าวนั้น แม้จะไม่ใช่การกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง (Mala In Se)⁷ แต่ความผิดสำหรับผู้โดยสารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถใช้ถนนในขณะเมาสุรานั้นถือเป็นการกระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดให้การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิดจะเป็นการกำหนดความผิดขึ้นมาตามหลัก (Mala Prohibita)⁸ โดยจะมีความแตกต่างไปตามแต่ละสังคม ซึ่งจะต้องออกมาตามนโยบายของรัฐ เพื่อป้องกันสังคมให้ครอบคลุมจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมาย

สำหรับประเทศญี่ปุ่นกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศญี่ปุ่น คือ Road Traffic Act 1960 ซึ่งบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติความผิดของผู้ที่โดยสารมาด้วยกับผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 65 วรรค 4⁹ บัญญัติว่า “ห้ามร้องขอหรือให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่า บุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย อีกทั้งห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่โดยบุคคล ที่กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งด้วย”

สำหรับประเทศไทยได้หวนกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศไทย คือ Road Traffic Management and Penalty Act 2019 ซึ่งบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวได้มีการบัญญัติถึงการกระทำที่เป็นความผิดของบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถใช้ถนนในขณะเมาสุรา โดยได้บัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้ใน

⁵ วีระพงษ์ บุญโยภาส และคณะ, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัย “การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2558, หน้า 16.

⁶ ทีมงานพัฒนา กฎหมายคอมพิวเตอร์และเคสไทยลอร์, กฎหมายเทคนิค [Online], available URL: www.thethailaw.com/law/law4/more4-1-1.html, 2563 (มีนาคม, 20).

⁷ วีระพงษ์ บุญโยภาส, รายการวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง โครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับและมาตรการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา (กรุงเทพมหานคร :จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 1-2.

⁸ อุทัย อาทิวา, ทฤษฎีอาชญาวิทยากับกระบวนการยุติธรรมทางอาญา (กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด วิ.เจ.พรินติ้ง, 2558), หน้า 26.

⁹ Road Traffic Act 1960, Section 64.

มาตรา 35 วรรค 6¹⁰ บัญญัติว่า “หากผู้ขับขี่ทำการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์และระดับแอลกอฮอล์เกิน 0.25 มก. / ลิตรของการหายใจออกหรือ 0.05 ในเลือด ในกรณีมีผู้โดยสารร่วมมาด้วย หากผู้โดยสารที่นั่งมากับผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปจะถูกปรับ NT \$ 600 - NT \$ 3,000 หรือผู้ใดวันแต่ไม่รวมถึงผู้โดยสารที่แก่ชราหรือผู้โดยสารที่มีอายุ 70 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป หรือผู้ที่มีความผิดปกติทางจิตหรือผู้โดยสารรถแท็กซี่ รถเมล์ หรือ รถโดยสารขนส่งมวลชนอื่น ๆ จะได้รับการยกเว้น ไม่มีความผิดกรณีโดยสารไปในรถที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินมาตรฐาน”

จะเห็นได้ว่า กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นและของประเทศไต้หวัน ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสารมาในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ขับขี่ขณะเมาสุราไว้อย่างรัดกุม กล่าวคือผู้โดยสารมาในยานพาหนะนั้นมีความรับผิดชอบเกิดขึ้นไม่ว่าผู้ขับขี่จะอยู่ในสภาพที่เมาสุราหรือไม่ก็ตาม ทำให้ผู้โดยสารมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่เมาสุราเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุลดน้อยลง หากประเทศไทยนำแบบอย่างของประเทศทั้งสองมาปรับใช้จะส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถขณะเมาสุราของประเทศไทยลดน้อยลงได้

ประเด็นปัญหาที่สองกรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบัน ได้บัญญัติกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ไว้ว่าเป็นความผิดและมีอัตราโทษสำหรับความผิดดังกล่าว ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าประเด็นดังกล่าวมีปัญหา 2 ประการดังนี้

ประการแรกบทบัญญัติมาตรา 142 วรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า “หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่า หย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือเมายาอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่า ไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43(1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมายาอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43(2)”

¹⁰Road Traffic Management and Penalty Act 2019, Section 35.

จากบทบัญญัติพบว่าไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรในการแจ้งความผิดและบทลงโทษรวมถึงข้อสันนิษฐานดังกล่าวให้แก่ผู้ขับขี่ทราบจากการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนที่จะมีการกักตัวผู้ขับขี่ ซึ่งในกรณีที่ผู้ขับขี่ยังคงปฏิเสธ ไม่ยอมให้ตรวจวัดแอลกอฮอล์นั้น กฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ เมื่อไม่มีกฎหมายบัญญัติให้เจ้าพนักงานจราจรต้องแจ้งให้แก่ผู้ขับขี่ทราบ จึงถือเป็นช่องว่างของบทบัญญัติของกฎหมาย ส่งผลให้ผู้กระทำผิดไม่ทราบถึงโทษของการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์แล้วเลือกที่จะปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มากกว่าการยอมปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรในการให้ตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยวัดจากลมหายใจ ซึ่งการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากร่างกายของบุคคลนั้น ถือเป็นการแสวงหาพยานหลักฐานจากร่างกายบุคคลในชั้นสอบสวน เพื่อใช้เป็นพยานหลักฐานลงโทษบุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับความยินยอมจากบุคคลดังกล่าว แต่หากเจ้าพนักงานจราจรได้กระทำไปตามหน้าที่หรือตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ โดยไม่ทำให้บุคคลดังกล่าวเกิดความเสียหายเกินสมควรก็ถือว่าเป็นการกระทำโดยชอบ ดังนั้นการยินยอมให้ตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่จะต้องมีการคำนึงถึงประโยชน์และความปลอดภัยของสังคมมากกว่าประโยชน์ส่วนตัว เนื่องจากการตรวจวัดดังกล่าวบัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับในการจัดระเบียบสังคมเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะทำให้สังคมนั้นเกิดความสงบสุข

จากแนวคิดทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายถือเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมการกระทำผิดในสังคม ตามหลักการของ Mala Prohibita¹¹ เกิดขึ้นเป็นกฎเกณฑ์ของแต่ละสังคม ซึ่งก็จะมีแตกต่างกันไปตามสภาพของสังคมนั้นๆ และเมื่อประชาชนอยู่อาศัยร่วมกันในสังคมก็จำเป็นต้องเคารพกฎหมายที่ใช้บังคับในสังคมนั้นประกอบกับเจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องดำเนินการกับผู้กระทำความผิดอย่างเที่ยงธรรมและซื่อตรงเพื่อดำรงไว้ซึ่งหลักการ (Rule of law) ที่จะต้องประกอบไปด้วยหลัก 2 ประการด้วยกัน ได้แก่ 1.หลักทฤษฎีกระบวนการยุติธรรม (Due Process)¹² ที่เน้นหนักในด้านการคุ้มครองสิทธิบางประการของบุคคลในเรื่องการดำเนินคดีกับผู้ต้องหาโดยยึดถือกฎหมายเป็นสำคัญและมุ่งเน้นถึงหลักกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคล 2.หลักทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control)¹³ ที่เน้นการควบคุมและปราบปรามอาชญากรรม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งความสงบสุขเป็นระเบียบเรียบร้อยของคนในสังคม

¹¹อุทัย อาทิวา, เรื่องเดิม, หน้า 26.

¹²วิระพงษ์ บุญโญภาส และคณะ, เรื่องเดิม, หน้า 15.

¹³วิระพงษ์ บุญโญภาส และคณะ, เรื่องเดิม, หน้า 16.

สำหรับประเทศอังกฤษกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศอังกฤษ คือ Road Traffic Act 1991 ซึ่งได้มีการบัญญัติการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายทางลมหายใจไว้ใน บทบัญญัติ มาตรา 7¹⁴ โดยได้กำหนดหน้าที่เจ้าพนักงานที่จะต้องแจ้งแก่ผู้ขับขี่ที่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ว่าเป็นความผิด และจะต้องถูกดำเนินคดี ไว้ในมาตรา 7(7) บัญญัติว่า “เจ้าพนักงานตำรวจมีหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ส่งตัวอย่างการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ตามมาตรานี้ให้เจ้าพนักงานตำรวจแจ้งแก่ผู้ขับขี่ว่าการปฏิเสธจะทำให้ผู้ขับขี่จะต้องถูกดำเนินคดี”

ดังนั้นหากนำหลักเกณฑ์ของประเทศอังกฤษในเรื่องการแจ้งความผิดและอัตราโทษดังกล่าวมาใช้บังคับกับกฎหมายจราจรของประเทศไทย จะทำให้ประชาชนนั้นเคารพต่อบทบัญญัติของกฎหมายและเกิดความเกรงกลัวต่ออัตราโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้ ประชาชนจะต้องมีความรู้ในเรื่องกฎหมาย โดยต้องได้รับสิทธิที่จะทราบถึงการกระทำที่เป็นความผิดเพื่อนำมาชั่งน้ำหนักและตัดสินใจในการลงมือกระทำ หากเจ้าพนักงานแจ้งให้ทราบถึงการกระทำดังกล่าวเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ก็จะเกิดการยับยั้งไม่ให้ความผิดดังกล่าวเกิดขึ้น และหันมาให้ความร่วมมือกับเจ้าพนักงานจราจร โดยคำนึงถึงประโยชน์ของสังคมเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนทั้งต่อตนเองและบุคคลรอบข้าง ซึ่งจะเป็นการลดปัญหาผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้

ประการที่สองอัตราโทษของการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ตามมาตรา 157/1 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ผู้ใด ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้ทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท” ซึ่งการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ดังกล่าวมีลักษณะคล้ายกับการที่ไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานอันเป็นความผิดหลุโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 368 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ใดทราบคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้ ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวัน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” จะเห็นได้ว่าอัตราโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์มีอัตราโทษปรับที่ต่ำกว่ากรณีไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานตามมาตรา 368 ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่รู้สึกเกรงกลัวต่ออัตราโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ซึ่งอัตราโทษตามมาตราดังกล่าวถือว่าเป็นช่องว่างของกฎหมายที่ทำให้ผู้ขับขี่ที่ทราบถึงโทษของบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ตัดสินใจหรือเลือกที่จะปฏิเสธไม่ยอมให้ตรวจวัดแอลกอฮอล์

¹⁴Road Traffic Act 1991, Section 7.

เนื่องจากมีอัตราโทษปรับที่น้อย เมื่อเทียบกับกรณียินยอมให้ตรวจวัดแอลกอฮอล์แล้วมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งโทษที่ผู้ขับขี่นั้นจะได้รับคือ จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาทถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี ววรรค 1 ซึ่งเป็นโทษที่หนักกว่า ตามหลักเจตจำนงอิสระ (Free will) ในการตัดสินใจ และเลือกที่จะกระทำในสิ่งที่ตนเป็นประโยชน์กับตนเองมากกว่า

ประกอบกับบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวเป็นการบัญญัติโทษไว้โดยเฉพาะ หากบัญญัติอัตราโทษน้อยกว่าบทบัญญัติกฎหมายทั่วไปจะทำให้กฎหมายดังกล่าวไม่มีความศักดิ์สิทธิ์ ผู้กระทำความผิดจะไม่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษอันเป็นการผิดต่อวัตถุประสงค์ในการลงโทษคดีอาญาเพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดซ้ำ หรือเป็นการยับยั้งผู้กระทำความผิดมิให้กระทำความผิด ตามหลักการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)¹⁵ ซึ่งเป็นการลงโทษโดยการทำให้บุคคลอื่นในสังคมกลัวเกรงโทษที่จะได้รับและไม่กล้ากระทำความผิดซึ่งจะถือว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปด้วย

สำหรับประเทศอังกฤษ ได้มีการบัญญัติในเรื่องการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายไว้ ซึ่งหากผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ก็จะเป็นความผิด และมีบัญญัติกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าวไว้ใน Road Traffic Offenders Act 1988 มาตรา 7 (a)¹⁶ บัญญัติว่า “กรณีการไม่ให้ความร่วมมือหรือปฏิเสธการเก็บตัวอย่างทดสอบ หากเป็นการสั่งให้เก็บตัวอย่างทดสอบเพื่อพิสูจน์ความสามารถในการขับขี่หรือเพื่อหาปริมาณแอลกอฮอล์ขณะที่กำลังขับขี่หรือกำลังพยายามขับขี่ยานพาหนะ การละเลยหรือปฏิเสธดังกล่าวมีโทษจำคุก 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอัตราโทษดังกล่าวค่อนข้างมีอัตราโทษที่รุนแรง และเด็ดขาดกว่าประเทศไทยที่กำหนดไว้หากประเทศไทยนำแบบอย่างของประเทศอังกฤษในเรื่องการกำหนดอัตราโทษมาบังคับใช้กับประเทศไทยจะส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและบรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษคดีอาญาเพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำ หรือเป็นการยับยั้งผู้กระทำความผิดมิให้กระทำความผิด ตามหลักการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)

สำหรับการลงโทษจำคุกกับความผิดฐานปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์นั้น เนื่องจากความผิดดังกล่าวเป็นความผิดที่เล็กน้อยผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษจำคุก ซึ่งการลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุก

¹⁵ณรงค์ ใจหาญ, รายงานการวิจัยเรื่อง การกำหนดชั้นโทษการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกิจการยุติธรรม, 2551), หน้า 7.

¹⁶Road Traffic Offenders Act 1988, Section 7(a).

ตลอดชีวิตหรือไม่ก็ตามเป็นมาตรการการลงโทษที่ทำให้ผู้รับโทษขาดเสรีภาพ แต่สำหรับการกระทำ ความผิดที่เป็นความผิดเพียงเล็กน้อยหากต้องรับโทษจำคุกก็จะเป็นการจำคุกในระยะเวลาสั้น ซึ่งจะไม่ สามารถแก้ไขหรือปรับปรุงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดได้ ตามหลักการลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุง แก้ไข (Reformation)¹⁷ อันจะกล่าวได้ว่าการลงโทษในระยะเวลาสั้นดังกล่าวไม่อาจเป็นไปได้ตามวัตถุประสงค์ ของการลงโทษคดีอาญาได้ ซึ่งเป็นการให้โอกาสผู้กระทำความผิดได้มีโอกาสแก้ไขพฤติกรรมตนเองและเตรียม ความพร้อมให้กลับเข้าสู่สังคมอีกครั้งเมื่อพ้นโทษ เพื่อลดปัญหาการกระทำผิดซ้ำ

ประเด็นปัญหาที่สามอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้จับจีรขณะเมาสุรา ตามบทบัญญัติมาตรา 160 ตรี วรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” เนื่องจากประเทศไทย ในปัจจุบันไม่มีการนำเรื่องโทษปรับตามวันและรายได้ของบุคคล (Day fine) มาบังคับใช้กับการลงโทษปรับ ซึ่งการลงโทษปรับตามวันและรายได้ของบุคคลมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา 3 ข้อ¹⁸ คือ

- (1) รายได้ต่อวันของผู้ที่จะถูกปรับ (Day income) ศาลโดยความช่วยเหลือของพนักงานอัยการจะ พิจารณารายได้ต่อวันของจำเลยว่าจำเลยในคดีนั้นๆ มีรายได้วันละเท่าใด
- (2) จำนวนวัน (Amount of day) จำนวนวันที่ศาลเห็นสมควรจะปรับโดยพิจารณาจากความร้ายแรง ของความผิด หากความผิดที่ก่อมีความร้ายแรง จำนวนวันก็จะสูงขึ้น โดยจำนวนวันจะเป็นตัวตั้งเพื่อนำไป คูณกับรายได้ต่อวันของจำเลย
- (3) จำนวนค่าปรับ (amount of fine) คือผลลัพธ์ที่ได้จากการนำจำนวนวันไปคูณกับจำนวนรายได้ต่อ วันของจำเลย อันจะเป็นค่าปรับในแต่ละคดีความผิด

ประกอบกับอัตราโทษปรับตามมาตรา 160 ตรี วรคหนึ่ง ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นการกำหนด อัตราโทษในลักษณะตายตัว (Fixed Sum System)¹⁹ เป็นการปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดโดยแยก ออกเป็นขั้นสูงสุดและขั้นต่ำสุด ซึ่งบทบัญญัติตามมาตรา 160 ตรี วรคหนึ่งนี้มีอัตราโทษที่ไม่สูงพอที่จะ

¹⁷ สหชน รัตนไพจิตร, “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะ อาญาและประมวลกฎหมายอาญา” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546) หน้า 60.

¹⁸ พิษยนต์ นิพาสพงษ์, “โทษปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้ (Day Fine),” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), หน้า 17.

¹⁹ พิรุฬห์ ไตสุกุลวรรณ, “การลงโทษปรับทางอาญา,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 64 – 69.

ทำให้ผู้กระทำความผิดที่จับจีรโดโดยเมาสุราที่มีฐานะทางการเงินที่ดีรู้สึกเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดดังกล่าว แต่ถ้าหากเป็นผู้จับจีรที่มีฐานะหรือสภาพทางการเงินที่ไม่ดี หรือมีรายได้น้อยการปรับในอัตราโทษดังกล่าวนั้นอาจจะส่งผลกระทบเป็นอย่างมาต่อการดำรงชีวิต ส่งผลให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำจากการกำหนดอัตราโทษที่ไม่เท่าเทียมในสังคมอันเนื่องมาจากอัตราโทษปรับที่ไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละบุคคลดังกล่าว

บทบัญญัติมาตรา 160 ตรี วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังที่กล่าวมาข้างต้นได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดฐานจับจีรขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 จากเดิมที่บัญญัติไว้ในมาตรา 160 วรรค 3 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” โดยบทบัญญัติมาตรา 160 ตรี วรรค 1 นั้นได้การเพิ่มอัตราโทษจำคุกและปรับรวมถึงโทษอื่น ๆ ได้แก่ การพักใช้ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตจับจีร แต่หลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับดังกล่าวแล้ว ก็ไม่ปรากฏว่าสถิติ คดีที่เกิดจากการจับจีรขณะเมาสุรารวมทั้งจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการจับจีรขณะเมาสุราจะลดลงแต่อย่างใด ด้วยเหตุที่การลงโทษปรับดังกล่าวยังไม่ได้นำฐานะทางการเงินและสภาพความเป็นอยู่ของผู้กระทำความผิดมาพิจารณาด้วย จึงอาจทำให้การกระทำความผิดในประเภทเดียวกันฐานความผิดเดียวกัน แต่ผู้กระทำความผิดมีฐานะทางการเงินแตกต่างกัน ก็ยอมทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลกระทบจากการลงโทษปรับที่แตกต่างกัน ประกอบกับทฤษฎีทางอาชญาวิทยาที่กล่าวถึง เจตจำนงอิสระ (Free Will) กรณีผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีฐานะทางการเงินที่ดี ไม่รู้สึกเกรงกลัวต่ออัตราโทษดังกล่าว และตัดสินใจเลือกที่จะกระทำความผิดเพราะแม้จะต้องชำระโทษปรับตามที่กฎหมายกำหนด ก็ไม่มีผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของตน ส่งผลให้การลงโทษปรับไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับ ที่ต้องการลงโทษต่อทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด เพื่อการข่มขู่หรือยับยั้ง ตามหลักการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)²⁰

สำหรับประเทศเยอรมนี ได้นำระบบปรับตามวันและรายได้ (Day fine) มาใช้กับความผิดในประมวลกฎหมายอาญา (German Criminal Code) มาตรา 40²¹ บัญญัติว่า

“(1) ค่าปรับต้องถูกกำหนดอัตราเป็นรายวัน โดยกำหนดค่าปรับขั้นต่ำเท่ากับ 5 วันปรับซึ่งหากกฎหมายมิได้กำหนดไว้เป็นแบบอื่น และกำหนดขึ้นสูงเท่ากับ 360 วันปรับ

²⁰ณรงค์ ใจหาญ, เรื่องเดิม, หน้า 7.

²¹German Criminal Code, Section 40.

(2) ศาลต้องพิจารณาอัตราค่าปรับในแต่ละวันโดยคำนึงถึงสภาพส่วนบุคคลและสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด โดยปกติแล้วในการคำนวณจะใช้รายได้เฉลี่ยสุทธิที่ผู้กระทำความผิดได้รับหรือรายได้เฉลี่ยที่อาจได้รับภายในหนึ่งวัน หน่วยรายวันจะต้องกำหนดไม่ต่ำกว่า 1 ยูโร และไม่เกิน 30,000 ยูโร

(3) ในการพิจารณารายได้ของผู้กระทำความผิด อาจนำทรัพย์สินและปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้องมาประเมินด้วยก็ได้

(4) จำนวนเงินและอัตราหน่วยรายวันจะต้องระบุไว้ในคำตัดสิน”

โดยบทบัญญัติดังกล่าวศาลต้องพิจารณาอัตราค่าปรับในแต่ละวันโดยคำนึงถึงสภาพส่วนบุคคลและสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ ศาลยังใช้ดุลพินิจในการกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าปรับได้ เนื่องจากช่วยสร้างความเป็นธรรมในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีระดับรายได้แตกต่างกัน อีกทั้งสามารถแก้ปัญหาความลักลั่นของค่าปรับได้ ด้วยเหตุนี้หากนาระบบโทษปรับตามวันและรายได้มาทดลองใช้กับความผิดจราจรของประเทศไทย กรณีขับซี้รถขณะเมาสุรา ก็น่าจะมีแนวทางความเหมาะสมที่น่าจะเป็นไปได้โดยจะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมากกับทั้งภาครัฐและประชาชนในสังคม โดยเริ่มทดลองนาระบบโทษปรับตามวันและรายได้ (Day Fine) มาใช้กับความผิดจราจรที่ยังไม่เกิดความรุนแรง หรือในความผิดที่ยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่น ขับซี้รถขณะเมาสุรา ที่มีอัตราโทษตามมาตรา 160 ตรี วรรค 1 อย่างไม่รู้ก็ตาม หากนาระบบโทษปรับตามวันและรายได้ (Day Fine) มาบังคับใช้ก็ควรจะต้องมีวิธีการที่จะเข้าถึงข้อมูลฐานะทางการเงินหรือฐานรายได้ของผู้กระทำความผิดที่เป็นข้อมูลที่แท้จริง เพราะผู้กระทำความผิดเป็นผู้ถือครองข้อมูลรายได้ของตน

สำหรับการเข้าถึงข้อมูลรายได้ของประชาชน เจ้าพนักงานจราจร พนักงานอัยการ และศาลของประเทศไทยยังไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวของประชาชนได้ ซึ่งข้อมูลรายได้และการเสียภาษีของประชาชนประเทศไทยอยู่ในความครอบครองของกรมสรรพากร แต่หากสามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้จะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าพนักงานจราจร พนักงานอัยการ และศาล เพื่อนำมาพิจารณากำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดได้

ประกอบกับความผิดจราจร กรณีขับซี้รถขณะเมาสุรา ได้กำหนดโทษไว้ในมาตรา 160 ตรี วรรค หนึ่ง ซึ่งมีการกำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ซึ่งโดยหลักแล้วการลงโทษจำคุกมีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษต่อเนื่องตัวร่างกาย เป็นการจำกัดเสรีภาพของบุคคล เพื่อเป็นการตัดโอกาสไม่ให้มีการกระทำความผิดอีกตามหลักการลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสไม่ให้มีการกระทำผิดอีก (Incapacitation)²² และเป็นการลงโทษเพื่อ

²²ณรงค์ ใจหาญ, เรื่องเดิม, หน้า 13.

เป็นการปรับปรุงแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีและไม่หวนกลับไปกระทำความผิดอีกเพื่อที่จะกลับเข้ามาใช้ชีวิตในสังคมได้อย่างปกติ ตามหลักการลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Reformation) แต่การจำคุกในระยะเวลาที่สั้นนั้นไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิด เพื่อมิให้กลับมากระทำความผิดอีกได้ ซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษจำคุก จึงเห็นควรให้ยกเลิกโทษจำคุกสำหรับความผิดดังกล่าว และนำระบบโทษปรับตามวันและรายได้ มาใช้บังคับเพราะให้เกิดการลงโทษปรับที่เหมาะสมและลดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาบทบัญญัติกฎหมายและบทลงโทษ กรณีจับจีวรขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้ คือ

1. ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสารร่วมมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่จับจีวรขณะเมาสุรา

ผู้ศึกษาขอเสนอแนะว่าควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยกำหนดบทบัญญัติที่เป็นการกระทำความผิดฐานเป็นผู้โดยสารร่วมมาด้วยกับผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา ในมาตรา 43/1 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้โดยสารร่วมโดยสารมาในยานพาหนะที่ผู้ขับขี่ได้ขับขี่ในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น ” และให้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าว ใน มาตรา 160 เบญจ บัญญัติว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43/1 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท” และให้แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามศัพท์คำว่า “ผู้โดยสาร” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็น มาตรา 4 (41) บัญญัติว่า “ผู้โดยสาร หมายถึง บุคคลที่ร่วมโดยสารมาในยานพาหนะที่มีผู้ขับขี่ แต่ไม่หมายความรวมถึงบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ผู้สูงอายุ และคนพิการ” เนื่องจากผู้ศึกษาเห็นว่าหากมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายให้มีความครอบคลุมโดยยึดแนวทางการกำหนดให้การกระทำใดเป็นความผิดของประเทศญี่ปุ่นและประเทศไต้หวัน เพื่อแก้ปัญหาผู้ที่ร่วมโดยสารมาด้วยกับผู้ขับขี่ที่เมาสุราซึ่งถือเป็นผู้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดกับผู้ขับขี่ที่เมาสุราให้ต้องรับโทษด้วยเพื่อเป็นการทำให้เกิดความยับยั้งและตัดสินใจของบุคคลดังกล่าว

2. ปัญหากรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์

2.1 ปัญหาบทบัญญัติของกฎหมายไม่ระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรในการแจ้งความผิดและกำหนดโทษ อีกทั้งไม่มีการแจ้งถึงข้อสันนิษฐานแก่ผู้ขับขี่

ผู้ศึกษาขอเสนอแนะว่าควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติกฎหมายในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่ม วรรคหก บัญญัติว่า “ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร แจ้งแก่ผู้ขับขี่ หากฝ่าฝืนวรรคสอง ถือเป็นความผิด และต้องรับโทษตาม มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง และแจ้งแก่ผู้ขับขี่ถึงข้อความในวรรคสี่ ในระหว่างที่

ผู้จับจี๊ถูกกักตัวภายในอำนาจของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราชหรือเจ้าพนักงานจราชตามวรรคสาม แห่ง บทบัญญัติกฎหมายนี้ ” เนื่องจากผู้ศึกษาเห็นว่าหากมีการแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีความชัดเจนในเรื่องเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราชเช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศอังกฤษ จะส่งผลให้กระบวนการของกฎหมายมีความเป็นธรรม ผู้กระทำความผิดจะทราบถึงการกระทำที่เป็นความผิดและอัตราโทษสำหรับความผิดดังกล่าว รวมถึงข้อสันนิฐานหากยังคงไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าพนักงานจราช ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาละเลยของกฎหมายที่ผู้กระทำความผิดจะยกเหตุดังกล่าวขึ้นเป็นข้ออ้าง

2.2 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ

ผู้ศึกษาขอเสนอแนะว่าควรให้มีการแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราชทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า “ผู้จับจี๊ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราช พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราช หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้จับจี๊ตาม มาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้จับจี๊ตาม มาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท” โดยแก้ไขเพิ่มเติมความใน มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ให้บัญญัติว่า “ผู้จับจี๊ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราช พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราช หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้จับจี๊ตาม มาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้จับจี๊ตาม มาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาทและพักใช้ใบอนุญาตจับจี๊เป็นเวลาสามเดือน” เนื่องจากผู้ศึกษาเห็นว่าหากมีการแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายโดยยึดตามหลักการของประเทศอังกฤษที่มุ่งเน้นในการลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังและเด็ดขาด โดยกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดดังกล่าวไว้ในอัตราที่สูง จะส่งผลให้ผู้จับจี๊ที่ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายนั้นเกิดความเกรงกลัวต่ออัตราโทษและไม่กล้าที่จะกระทำความผิดอีก

3. ปัญหาการกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้จับจี๊ขณะเมาสุรา

ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะว่าควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 160 ตริ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราชทางบก พ.ศ. 2522 โดยยกเลิกการลงโทษจำคุกและเพิ่มเติมข้อความในวรรคหนึ่ง ให้บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษปรับตามที่ศาลหรือเจ้าพนักงานจราชเปรียบเทียบปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตจับจี๊ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตจับจี๊” และเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 160 ตริ วรรคห้า บัญญัติว่า “ เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ” และเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2562) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราชทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากผู้

ศึกษาเห็นว่าหากมีการแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายโดยนำหลักการบังคับชำระค่าปรับในระบบปรับตามวัน และรายได้เช่นเดียวกับที่ประเทศเยอรมันใช้บังคับมาปรับใช้กับโทษที่เป็นความผิดไม่รุนแรงจะส่งผลให้ การปรับ ซึ่งเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดรูปแบบหนึ่งบรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษ โดยการทำให้ ผู้จับผิดเกิดความเกรงกลัวต่ออัตราโทษปรับที่ตนจะได้รับและไม่กล้าที่จะกระทำความผิดอีก

เอกสารอ้างอิง

เอกสารภาษาไทย

หนังสือ

อุทัย อาทิวะ. **ทฤษฎีอาชญาวิทยากับกระบวนการยุติธรรมทางอาญา**. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด วี.เจ.พรินต์ติ้ง, 2558.

วิทยานิพนธ์

พิชยนต์ นิพาสพงษ์. “โทษปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้ (Day Fine),” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.

พิรุฬห์ ไตสุกถาวรณ. “การลงโทษปรับทางอาญา,” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

สหรณ รัตนไพจิตร. “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมาย ลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา,” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.

เอกสารอื่นๆ

ณรงค์ ใจหาญ. **รายงานการวิจัยเรื่อง การกำหนดชั้นโทษการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา**.

กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกิจการยุติธรรม, 2551.

ทีมงานพัฒนา กฎหมายคอมพิวเตอร์และเดอะไทยลอร์. **กฎหมายเทคนิค** [Online]. Available URL:

www.thethailaw.com/law/law4/more4-1-1.html.

วีระพงษ์ บุญโญภาส. **รายการวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง โครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับและมาตรการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา**. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

วีระพงษ์ บุญโญภาส และคณะ. **โครงการวิจัย “ การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ”**. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2558.

สำนักเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. สปถ. **สรุป 7 วันอันตราย เกิดอุบัติเหตุรวม 3,791 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 463 ราย**

ผู้บาดเจ็บ 3,892 คน. [Online]. Available URL: <https://www.chorsaard.or.th/content/20386>.

_____. สปถ. **สรุป 7 วันอันตรายปีใหม่ 63 เกิดอุบัติเหตุ 3,421 ครั้งตาย 373 ศพเจ็บ 3,499 คน**. [Online].

Available URL: <https://www.chorsaard.or.th/content/29556>.