

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะที่มีเมเา¹

จิรพรรณ สุขคง²

อุบัติเหตุบนท้องถนนนับเป็นปัญหาสำคัญที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ปี ค.ศ. 2018 พบว่า อัตราของผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกต่อปีสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านคน โดยประเทศไทยติดอันดับต้นๆ ของโลกที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้นทุกปี ซึ่งปัจจัยหลักๆ ที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมี 5 ประการ ได้แก่ เมาแล้วขับ การขับรถเร็วเกินกำหนด การไม่ใช้หมวกกันน็อกเมื่อขับจักรยานยนต์ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย และการไม่ใช้เบาะนิรภัยในรถสำหรับเด็ก แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นแล้ว กลับพบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการขับรถในขณะที่มีเมเา และไม่อาจปฏิเสธได้ว่าคนไทยกับแอลกอฮอล์เป็นของคู่กัน เพราะตั้งแต่ในอดีตเรียกได้ว่าทุกงานสังสรรค์ก็จะต้องมีแอลกอฮอล์ เนื่องด้วยการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะช่วยให้บทสนทนาลื่นไหลมากขึ้น และเมื่อดื่มเข้าไปแล้ว จะทำให้สามารถลืมความทุกข์และความเจ็บปวดได้ อีกทั้งด้วยความเชื่อและทัศนคติที่ว่า การดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ที่มีส่วนผสมของสมุนไพรจะช่วยบำรุงร่างกาย บำรุงโลหิต และช่วยให้เจริญอาหาร ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะส่งผลเสียต่อสุขภาพ ทำให้เป็นสาเหตุแห่งโรคทางระบบประสาท โรคเมเาเร็ง โรคหัวใจ และเมื่อดื่มเป็นประจำ จะทำให้สมองและความจำเสื่อม ร่างกายอ่อนแอ ทрудโทรม มีกลิ่นตัว ขาดสติ อีกทั้งยังส่งผลเสียต่อการทำงานของตับ ซึ่งเป็นสาเหตุของโรคตับแข็ง เพราะตับเป็นอวัยวะที่สำคัญในการทำลายสุราและแอลกอฮอล์ และบ่อยครั้งการดื่มสุรามากเกินไปนำไปสู่ความรุนแรง จนกลายเป็นการทะเลาะวิวาทหรือการก่อคดีต่าง ๆ แม้จะเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อผลเสียต่อสุขภาพ ทว่า แนวโน้มการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทยกลับสูงขึ้น ทั้งในแง่ของจำนวนผู้และปริมาณการดื่มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด จึงส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางท้องถนนอย่างต่อเนื่อง

อาจกล่าวได้ว่าผู้คนส่วนใหญ่ยังไม่ตระหนักถึงอันตรายจากการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ที่ดื่มในปริมาณที่ไม่มาก ทั้งๆ ที่ในเชิงวิทยาศาสตร์แล้ว ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด แม้เพียงเล็กน้อยก็ส่งผลกระทบต่อระบบประสาทในร่างกายมนุษย์ได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการคิดและการตัดสินใจด้วย บ่อยครั้งเราจะเห็นข่าวเมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุให้ผู้ถึงแก่ความตาย กระทั่งวงสาธารณสุขได้เล็งเห็น

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะที่มีเมเา โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์จุฑาพร วงศ์ทองสรรค์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประเทือง ธนิยผล และรองศาสตราจารย์จรัล เล็งวิทยา

²นักศึกษابริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดเชียงใหม่ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ถึงความสำคัญของปัญหานี้จึงจัดตั้งมูลนิธิเมาไม่ขับเพื่อร่วมกันรณรงค์และแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากปัญหาการเมาแล้วขับอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้นมีมากขึ้น เพื่อเป็นการลดปัญหาการสูญเสีย อีกทั้งสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังจัดเป็นยาเสพติดให้โทษซึ่งกฎหมายได้ระบุไว้อย่างชัดเจน ออกฤทธิ์ต่อสมอง อีกทั้งมีการกำหนดและบังคับใช้กฎหมายเป็นตัวช่วยที่สำคัญเพื่อลดโทษบุคคลที่กระทำความผิด โดยกฎหมายที่บังคับใช้โดยตรงเพื่อควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ประกอบกับพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งทั้งสองฉบับนี้ต่างมุ่งเน้นในการควบคุมไม่ให้มีการขับขีรถในขณะเมาสุราหรือในขณะ โดยสารอยู่ในรถ เพื่อให้อุบัติเหตุจราจร ที่เกิดขึ้นจากการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลดน้อยลง ถึงแม้ว่าทางรัฐบาลเองจะมีการออกมาตรการกฏระเบียบ ข้อบังคับและบทลงโทษในเรื่องนี้ แต่ก็ยังไม่สามารถช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับได้มากนัก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเทศกาลต่าง ๆ ที่มีผู้ใช้รถใช้ถนนในการเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหลายคนอาจมองว่าการบังคับใช้กฎหมายและการปลูกฝังจิตสำนึกมีความสำคัญมากกว่าบทลงโทษ แต่แท้จริงแล้วบทลงโทษก็มีความสำคัญไม่แพ้กัน เมื่อต้นปี 2560 คณะรัฐมนตรีได้มีการอนุมัติพระราชบัญญัติจราจรฉบับใหม่ซึ่งเป็นฉบับปรับปรุง โดยมีการเพิ่มบทลงโทษสำหรับกรณีเมาแล้วขับให้มีอัตราที่สูงขึ้น แต่เมื่อเทียบกับหลายประเทศที่เจริญแล้ว กลับพบว่าบทลงโทษของต่างประเทศนั้นมีการกำหนดอัตราโทษไว้สูงมาก อีกทั้งยังมีมาตรการให้คนที่เกี่ยวข้องกับการดื่มทั้งหมดเข้ามามีร่วมรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการดื่มด้วย ซึ่งกฎหมายแบบนี้เรียกว่า Social liability โดยกฎหมายของไทยได้กำหนดให้บุคคลที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย 50 mg ให้ถือว่าบุคคลนั้นเมา ในขณะที่กฎหมายของต่างประเทศอย่างประเทศญี่ปุ่นกำหนดให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งเข้าข่ายว่าเมาได้นั้นจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกิน 15 mg ซึ่งปริมาณต่างกันมากกับของประเทศไทย แต่โทษทางอาญาเมาแล้วขับในญี่ปุ่นนั้นกลับสูงกว่าไทยมาก อีกทั้งยังกำหนดโทษแก่บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างผู้ที่ให้ยืมรถหรือผู้ที่ให้ใช้รถแก่ผู้มีอาการเมืเมาด้วย และหากบุคคลนั้นเมาแล้วขับทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้ร่วมนั่งในรถคันเดียวกันกับคนเมาแล้วขับก็มีโทษเช่นกัน

แม้สถานการณ์อุบัติเหตุจะค่อย ๆ ดีขึ้นตามลำดับ ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยจะมีมาตรการในการป้องกันและบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดในกรณีเมาแล้วขับ แต่คดีเมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายและเสียชีวิต หลายคดียังมีช่องว่างทางกฎหมาย ผู้ก่อเหตุไม่ได้รับโทษอย่างที่ควรจะเป็น ทำให้การบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันนั้นยังคงไม่มีประสิทธิภาพที่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นการใช้หลักฐานวิทยาศาสตร์ที่มีความน่าเชื่อถือกว่าพยานบุคคลมาหักล้างคำกล่าวอ้าง และการจัดให้มีระบบการตรวจสอบถ่วงดุลในกระบวนการยุติธรรม ระหว่างตำรวจ อัยการ และศาล สร้างความเชื่อมั่นทางคดีตั้งแต่กระบวนการต้นทาง และการกำหนดเป้าการคุ้มครองวัดปริมาณแอลกอฮอล์ให้มากขึ้น อาจจะเป็นทางออกที่ดีในการอุดช่องว่าง

ทางกำหนดได้ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงสนใจจะศึกษาถึงประเด็นปัญหาที่เป็นที่กังขาและสงสัยของประชาชนหมู่
มาก ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่หนึ่งปัญหาเกี่ยวกับความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

ปัจจุบันปัญหาการเมาแล้วขับรถจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้นมีคดีความเพิ่มมากขึ้น แม้ว่า
กฎหมายจะมีการปรับอัตราโทษให้มีอัตราที่สูงแล้วก็ตาม แต่เมื่อเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม ผู้พิพากษากลับ
พิจารณาอัตราโทษในเหตุดังกล่าวนี้ให้เป็นความผิดโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 เหตุ
เพราะขาดเจตนาในการกระทำความผิด คงลงโทษแค่เพียงปรับ หรือรอการลงโทษแล้วปรับ โดยความเป็น
จริงแล้ว หากคำนึงถึงการกระทำของคนที่มาแล้วขับรถ บุคคลนั้นย่อมคาดการณหรือคาดหมายในอนาคต
ได้ว่า อาจจะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นได้ กล่าวคือ ย่อมเล็งเห็นผลได้ว่าความมีเมาทำให้ความสามารถใน
การขับขี่ยานพาหนะลดลง และมีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ซึ่งถือเป็นความผิดโดยเจตนาได้เช่นกัน
โดยความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา มีอัตราโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต
หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี ส่วนความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้วางหลักว่า
“ถ้าการเมาแล้วขับนั้น เป็นสาเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี
และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” แต่เมื่อเทียบกับความ
สูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุแล้ว ถือว่าปัญหาในเรื่องดังกล่าวนี้ต้องมีการ
แก้ไขอย่างเร่งด่วน ทั้งนี้เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย

ดังนั้น จึงเป็นประเด็นปัญหาว่าเมื่อศาลตีความกฎหมายให้เป็นไปในลักษณะเช่นนี้ อาจจะส่งผลให้
ผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับการตีความกฎหมายของต่างประเทศแล้ว อย่างเช่น
ประเทศญี่ปุ่น ประเทศอังกฤษ หรือประเทศสหรัฐอเมริกา เหตุลักษณะเช่นนี้เป็นความผิดที่ร้ายแรงรองจาก
การฆ่าคนโดยเจตนา โดยบทลงโทษสำหรับผู้ก่อเหตุหรือผู้กระทำความผิด ก็คือ ผู้กระทำความผิดจะได้รับ
โทษทันที โดยให้จำคุกทันทีไม่มีการรอลงอาญา ซึ่งเป็นการใช้หลักการตีความกฎหมายอย่างเคร่งครัดและ
เข้มงวดที่มีผลบังคับใช้แบบจริงจังและให้ถือว่าความผิดดังกล่าวเทียบเท่าเป็นการเจตนา เพื่อเป็นการป้องกัน
และป้องปรามให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกลัวไม่กล้าฝ่าฝืนกระทำความผิด จึงทำให้ปัญหานี้ลดลงได้อย่าง
เห็นได้ชัด แต่ทั้งนี้ในการพิจารณากำหนดบทลงโทษการเมาแล้วขับว่าให้เป็นความผิดที่กระทำโดยเทียบเท่า
เจตนาแต่ไม่ถึงกับเจตนา นั้น ต้องอาศัยการตีความจากศาลที่พิจารณาคดีนั้น เพราะสุดท้ายแล้วจะเป็นบรรทัด
ฐานให้กับคดีอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมาในอนาคต

ประเด็นที่สองปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ร่วมโดยสารและผู้จำหน่ายสุราหรือแอลกอฮอล์

ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาเมาแล้วขับ คือ ผู้จำหน่ายเครื่องดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ เพราะ
หากไม่มีการจำหน่ายหรือขายสุราและแอลกอฮอล์ และพบว่าร้านขายเครื่องดื่มจำพวกนี้มีอยู่ในทุกพื้นที่

และที่สำคัญคือมีการเปิดขายเกือบตลอด 24 ชั่วโมง จึงทำให้ถูกใจคนรักดื่ม เพราะสามารถหาซื้อได้ง่าย จึงส่งผลให้อัตราการดื่มสุราและแอลกอฮอล์ของคนไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเมื่อเกิดปัญหาเกิดขึ้นกลุ่มผู้ประกอบการร้านค้าผู้ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของสุราและแอลกอฮอล์นี้กลับไม่ต้องมีส่วนในการรับผิดชอบกับผลที่เกิดขึ้นเลย อีกส่วนที่สำคัญคือบุคคลผู้ซึ่งร่วมโดยสารไปกับผู้กระทำความผิด ก็กลับไม่มีบทกำหนดโทษไว้ให้มีส่วนรับผิดชอบในกรณีที่ทำให้บุคคลอื่นเป็นอันตรายด้วยเช่นกัน ทั้งที่ผู้ร่วมโดยสารมาก็ย่อมรู้อยู่แล้วว่าผู้ขับขี่ยานนั้นมีอาการเมเผลหรือไม่ ดังนั้น เมื่อกฎหมายไม่มีบทกฎหมายใดที่ให้ผู้โดยสารในขณะที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดกฎหมายกฎหมาย และในขณะเดียวกันผู้ประกอบการในการจำหน่ายสุราหรือแอลกอฮอล์ให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของเหตุการณ์ที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับการกระทำความผิดก็ไม่ได้มีกฎหมายใดกล่าวโทษหรือให้บุคคลเหล่านี้ต้องรับผิดชอบหรือมีความผิดในผลบั้นปลายของผู้กระทำความผิดไว้

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นปัญหาว่า เมื่อกฎหมายไม่ได้กำหนดโทษและความรับผิดชอบของผู้ร่วมโดยสารและผู้จำหน่ายสุราหรือแอลกอฮอล์ไว้นั้น หากมีการนำกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้กับกฎหมายไทยก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีประชาชนดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์กันเป็นจำนวนมาก โดยเปรียบเทียบแล้วอาจมีผู้ที่นิยมดื่มเป็นจำนวนที่มากกว่าในประเทศไทยก็ได้ แต่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่ต่ำกว่าของไทยมาก ทั้งนี้เป็นเพราะญี่ปุ่นเองก็ตระหนักถึงภัยอันตรายจากปัญหาดังกล่าวและต้องการการจัดการดื่มแล้วขับ จึงได้มีการแก้ไขกฎหมายใหม่ในปี พ.ศ. 2550 ให้มีบทบัญญัติที่เข้มงวดมากขึ้น เพิ่มโทษสำหรับผู้ดื่มแล้วขับ รวมไปถึงการกำหนดบทลงโทษสำหรับบุคคลอื่นที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบการกระทำของผู้ขับขี่ด้วย โดยให้มีความผิดตามกฎหมายอาญา เพราะรู้ทั้งรู้ว่าคนๆ นั้นเมาแล้ว แต่ไม่ยอมห้ามปราม จึงถือว่ามีความผิดร่วมกัน

ประเด็นที่สามปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เจตนารมณ์ของการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของการจราจร โดยมุ่งคุ้มครองประโยชน์ของบุคคลภายในรัฐที่ยอมตนให้ต้องอยู่ภายใต้การปกครองของรัฐบาลเหตุเพื่อให้ผู้ปกครองที่เรียกว่ารัฐดำเนินการจัดการคุ้มครองและบริการการภายใต้ภาษีของตนเพื่อจัดระเบียบทางสังคมและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นไม่ว่าในท้องถนนหรือเรื่องอื่น ๆ ตามความจำเป็นเพื่อคงอยู่อย่างสงบและเรียบร้อยในสังคม ทั้งนี้ ตามมาตรา 43 (2) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นและกำหนดโทษบุคคลที่ฝ่าฝืนตามมาตรา 160 วรรคสาม และมาตรา 160 ตรี แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจน แต่ปัญหาเมาแล้วขับนั้นก็ไม่สามารถแก้ไขให้ลดลงจนเป็นที่น่าพอใจได้ ดังจะเห็นได้จากสถิติในแต่ละปีของวันสำคัญ ๆ ของประเทศไทย เหตุเพราะบทกำหนดโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ตามมาตรา 160 วรรคสามไม่ได้กำหนดตามปริมาณมากนักย่ำแย่แต่กำหนดแค่เพียงตั้ง เกิน 50 มิลลิกรัมไว้ และมาตรา 160 ตรี อันเกี่ยวกับเรื่องโทษการขับขี่ขณะมีเมเผลานั้น มีการกำหนดอัตราโทษที่น้อยเกินไปเมื่อ

เทียบกับผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวและเจ็ดหลาย หรือไม่หลายจำ ทำให้เกิดการกระทำผิดซ้ำเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะใช้หลักการเพิ่มโทษลดโทษแก่บุคคลที่กระทำผิดซ้ำ แต่กลับพบว่า การเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดนั้นยังมีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาคิดไม่ได้ดีเท่าที่ควร

ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนมาใช้หลักการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดตามหลักความเสี่ยง เพื่อฟื้นฟูผู้กระทำความผิดที่มีความเสี่ยงในการกระทำผิดซ้ำสูงให้ตรงกับปัจจัยอันนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมายของบุคคลดังกล่าว เพื่อลดความเสี่ยงในการกระทำผิดซ้ำให้ได้มากที่สุดมาใช้ในการแก้ไข พฤติกรรมและนิสัยของผู้กระทำความผิดกฎหมายอย่างจริงจังน่าจะเหมาะสมกว่า และควรมีการกำหนดโทษให้เป็นแบบขั้นบันได กล่าวคือ เพิ่มความหนักของโทษตามลักษณะการกระทำผิดและหากมีการกระทำผิดซ้ำ ก็ควรมีโทษที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการจับรถในขณะมีนเมา ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับความผิดฐานจับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

เห็นควรให้แก้ไข มาตรา 160 ตรี วรคดี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็น

“ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายเทียบเท่าเจตนาผู้กระทำ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15 ปีถึง 20 ปี และปรับตั้งแต่ 300,000 บาทถึง 400,000 แส่นบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

2. ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ร่วมโดยสารและผู้จำหน่ายสุราหรือแอลกอฮอล์

เห็นควรให้เพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43

วรรคสอง “กรณีผู้ร่วมโดยสาร หรือ ผู้ที่เดินทางไปกับยานพาหนะไปกับผู้ที่มีอาการมีนเมานั้น มีโทษข้อหาไม่ห้ามผู้ที่เข้าขายเมาสุราจับรถ ต้องโทษความผิดจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

วรรคสาม “ผู้ที่จำหน่ายหรือจัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่รู้ว่าอาจนำไปสู่อุบัติเหตุก็เข้าขายมีความผิดเช่นกัน มีโทษจำคุกตั้งแต่ 3 - 5 ปี หรือปรับเงิน หรือปรับไม่เกิน 100,000 – 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

วรคดี “ให้ผู้กระทำความผิดต้องจ่ายค่าเสียหายให้แก่ครอบครัวผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หากผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บเป็นเยาวชนให้ลงโทษหนักขึ้น โดยให้ผู้พิพากษาสามารถพิจารณาโทษสูงสุด โดยคำนึงถึงความรู้สึกของครอบครัวผู้สูญเสียเป็นสำคัญ”

3. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ควรเพิ่มบทกำหนดโทษ โดยวิธีแบบขั้นบันได โดยคำนวณจากปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย ตามมาตรา 160 ตรี ดังต่อไปนี้

“คือ ปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัม แต่ไม่เกิน 80 มิลลิกรัม และปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 80 มิลลิกรัม แต่ไม่เกิน 110 มิลลิกรัม และแอลกอฮอล์เกิน 110 มิลลิกรัม ขึ้นไปในกรณีผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43

(2) ในความผิดขบถในขณะเมาสุราหรือแอลกอฮอล์ หรือของเมาอย่างอื่น เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด และกระทำความผิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือได้รับอันตรายสาหัส และเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย”

เอกสารอ้างอิง

- กุสุมา เมฆเมฆา และอำนาจ เนตยสุภา. “การตีความกฎหมายอาญาไทย” ในการใช้การตีความกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: กองทุนศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552).
- เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พลสยามพริ้นติ้ง, 2551).
- ธานี วรภัทร์. หลักกฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษจำคุก. พิมพ์ครั้งที่ 3. (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2558).
- ธานินทร์ กรัยวิเชียร และวิชา มหาคุณ. การตีความกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 3. (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, 2539).
- ธงศักดิ์ ดอกจันทร์. “มาตรการในการควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่นักศึกษาของร้านค้ารอบบริเวณมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ.” วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7. ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 เดือนเมษายน - มิถุนายน 2558.
- เปลื้อง ณ นคร. ความประมาท [Online]. available URL: <http://dictionary.sanook.com/search/dict-th-th-royal-institute>, 2563 (พฤศจิกายน, 1).
- มนสิชา บุญนาค. “การกำหนดโทษทางเลือกกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2556.
- ลัดดาวัลย์ สว่างการ. “ปัญหาการบังคับใช้ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 285 ศึกษากรณีผู้ใช้อำนาจปกครอง.” วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2560.