

มาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมาย กรณีศึกษาเมาสุราแล้วขับรถ
บนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*

LEGAL ENFORCEMENT SANCTIONS IN THE CASE OF DRUNKENNESS AND
DRIVING ON THE ROAD CAUSING DEATH TO ANOTHER PERSON
ACCORDING TO THE ROAD TRAFFIC ACT B.E. 2522

เฉลิมฤทธิ์ สามาดี

Chaloemrit Samadee

บัณฑิต ขววยธา

Bandit Khwayota

ปรีชา พันธุ์สีดา

Preecha Phansida

มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย

Khon Kaen University, Nong Khai Campus, Thailand.

E-mail: Chaloemritsam@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษามาตรการการลงโทษผู้ขับรถขณะเมาสุราให้ชัดเจน 2) เพื่อศึกษามาตรการในการบังคับใช้ของกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในการบังคับใช้กฎหมาย กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเอกสาร

ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่ลงโทษผู้กระทำความผิดเทียบเท่าสากลแล้ว กฎหมายไทยที่บังคับใช้ในการควบคุมปัญหาการดื่มสุราแล้วขับรถบนท้องถนน โดยการควบคุมการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีมาตรการลงโทษที่รุนแรงขึ้น สำหรับความผิดในการดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะหรือผู้ที่กระทำความผิดซ้ำนั้น บทกฎหมายได้บัญญัติเพิ่มโทษแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุรา อันจะเป็นมาตรการในการป้องกัน

*Received: 22 April 2021; Revised: 6 May 2021; Accepted: 7 May 2021



การเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุรา เพราะผู้กระทำความผิดอาจเล็งเห็นได้ว่า การขับรถในขณะที่มีเมาสุรา อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองและผู้อื่น เห็นว่าการเพิ่มอัตราโทษทางกฎหมายให้สูงขึ้น ย่อมเป็นการแก้ไขปัญหาก็ยังการกระทำความผิดซ้ำได้ การแก้ไขปัญหาคือการลดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถขณะมีเมาสุรา เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นซึ่งกฎหมายยังมีอัตราโทษไม่เหมาะสมกับลักษณะของผู้กระทำความผิด

จึงเสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อลงโทษผู้ขับขี่ให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติไม่กระทำการขับขี่ในขณะเมาสุราและไม่ให้กลับมากระทำผิดซ้ำอีก

คำสำคัญ: การบังคับใช้ทางกฎหมาย, เมาแล้วขับรถ

Abstract

This study aims to find ways to develop penalties for people who perform driving while intoxicated. To reduce road accidents caused by drunk drivers, law enforcement can reduce accidents and deaths. To address the reduction of accidents, this is partly due to laws relating to driving a car while intoxicated. The law also has penalty rates that do not fit the character of the offender.

The results showed that Thailand already has laws that punish offenders of international equivalents. Thai laws governing the problem of binge drinking and driving on the road by controlling the distribution and drinking of alcoholic beverages. In addition, the amendments to the law have been revised tougher penalties. For offences of drinking alcohol while driving a vehicle or for repeat offences. The legislation increases penalties for motorists while drunk, which is a measure to prevent accidents caused by motorists while drunk, as offenders may foresee that driving while intoxicated can cause damage to themselves and others. It is deemed that increasing the legal penalty rate will solve the problem to deter repeat offences.

The recommendations of this study propose to revise the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979). To increase penalty rates, fight up, punish drivers for changing their behavior and attitudes, not driving while drunk and not to repeat their crimes.

Keywords: Legal Enforcement, Drunk Driving



บทนำ

ประเทศไทยสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศ ทำให้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตใจของคนในครอบครัวและบุคคลที่เป็นที่รัก กรณีมาแล้วขับเป็นสาเหตุสำคัญให้สูญเสียชีวิตรัฐบาลจึงพยายามรณรงค์และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ประเทศไทยในแต่ละปีก็มีอุบัติเหตุจราจรทางบกได้ก่อให้เกิดความเสียหายที่มีต่อชีวิตบุคคลและทรัพย์สินอื่น ๆ ของประชาชนเป็นจำนวนมาก ในอัตราร้อยละ 23.2 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งแสดงถึงความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยมีสาเหตุที่สำคัญคือ การขับซึ่รถในขณะที่เมาสุรา หรือมาแล้วขับ โดยพบว่า การขับซึ่รถในขณะที่เมาสุราเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจากมาแล้วขับ โดยผลการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้มีปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น (บัณฑิต ศรไพศาล, 2549) มาแล้วขับถือเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้เกิดการพิการและการเสียชีวิต โดยหน่วยงานทุกภาครัฐได้ร่วมกันรณรงค์และแก้ไขปัญหามาแล้วขับ แต่ก็ยังประสบปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียมากกับตัวของผู้กระทำผิดเอง ได้รับอันตรายตกเป็นเหยื่อที่เกิดจากการขับซึ่รถขณะมีเมาสุราไปเฉี่ยวชน และสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร มาจากพฤติกรรมของผู้ขับซึ่ยานยนต์ ซึ่งพฤติกรรมการขับซึ่ที่เห็นได้ชัด จากศึกษาพบว่า ประเทศไทยยังมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุจราจร สัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ถึงร้อยละ 40 โดยผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อได้ประสบอุบัติเหตุจราจร จะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่ไม่ดื่มถึง 1.5 เท่า เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนกัน จะไม่สามารถหักหลบ หรือเอามือป้องกันศีรษะตนเองได้ ยิ่งไปกว่านั้น มีการศึกษาพบว่าผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับซึ่จักรยานยนต์ จะสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 2.9 ในขณะที่ผู้ไม่ดื่มสุราจะสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 58.3 นำมาซึ่งความสูญเสียหลาย ๆ ปัญหา (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), 2563) และความสูญเสียที่สำคัญของการดื่มสุราคือ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุมีผลมาจากปัญหาทางกฎหมาย ดังที่จะกล่าวต่อไปดังนี้

1. ปัญหาเรื่องอัตราการกำหนดโทษผู้ขับซึ่รถขณะเมาสุรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หากพิจารณาโทษตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว เห็นว่า ยังมีบทลงโทษผู้ที่กระทำความผิดค่อนข้างเบา เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวนี้ จึงเห็นควรปรับเพิ่มโทษความผิดตามบทบัญญัติดังกล่าวให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย (ราชกิจจานุเบกษา, 2553)



2. ปัญหาที่ไม่มีการบัญญัติถึงการกำหนดโทษ อันเป็นผู้สนับสนุนตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 86 จึงเห็นควรให้มีบทบัญญัติดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อช่วยในการควบคุมและป้องกันการกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งไม่มีบทบัญญัติถึงการกำหนดโทษผู้ขอโดยสารรถ หรือให้वानให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วย ผู้ที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่เมา (ราชกิจจานุเบกษา, 2553)

3. ปัญหาที่มีได้มีบทบัญญัติถึงการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดซ้ำ กรณีขับขี่รถขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น ตามมาตรา 43(2) ดังนั้น เพื่อให้มีมาตรการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวซ้ำอีก (สังเวียน เทพผา, 2562)

ผู้ศึกษาสนใจศึกษาเรื่องนี้ เพราะว่าการขับขี่รถในขณะเมาสุรา ในกรณีที่ก่อให้เกิดบุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี การขับขี่รถในขณะเมาสุราตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรก เป็นองค์ประกอบพื้นฐานของความคิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา แนวคิดการลงโทษผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการเมาแล้วขับ จึงควรเพิ่มบทบัญญัติเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำว่า “ผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษตามมาตรา 160 ตรี แล้วเมื่อได้รับการพ้นโทษ ยังไม่พ้นกำหนด 5 ปี และผู้นั้นกระทำความผิดตามมาตรา 43(2) ซ้ำอีกครั้ง ให้ระวางโทษทวีคูณ” เพื่อให้ผู้เคยกระทำความผิดเกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่กระทำความผิดซ้ำอีก (ราชกิจจานุเบกษา, 2553)

วัตถุประสงค์ของโครงการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เปรียบเทียบกฎหมาย มาตรการการลงเพิ่มโทษผู้ขับรถขณะเมาสุราให้ชัดเจน ตามวัตถุประสงค์ของต่างประเทศและกฎหมายหมายไทย
2. เพื่อศึกษามาตรการในการบังคับใช้ของกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. เพื่อวิเคราะห์เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติม กฎหมายในการบังคับใช้กฎหมาย กรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา



วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาใช้วิธีวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาจากกฎหมายระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหนังสือ บทความ รายงานวิจัย คำพิพากษาศาลฎีกา จากห้องสมุดสถาบันต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปัญหาการบังคับใช้ของประเทศไทย มีกฎหมายหลักที่เป็นกรอบเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการการควบคุมและป้องกันการตีมแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ (เมาแล้วขับ) ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า มีปัญหาหลายประการอีกทั้งค้นหาข้อมูลจากระบบอินเทอร์เน็ตและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ศึกษาเกี่ยวกับกรณีเมาสุราแล้วขับรถบนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ให้ได้มาซึ่งข้อสรุปและข้อเสนอแนะต่อไป โดยวิธีการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 12 พ.ศ. 2562 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ (เอกรัตน์ โลหะ, 2553)

ผลการวิจัย

เมาแล้วขับเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการต่อต้านการเมาแล้วขับ ผลักดันกฎหมายในการบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพ ไม่ให้คนที่มีอาการเมมาแล้วมาขับชี่ในถนน ซึ่งเรื่องนี้เจ้าหน้าที่ได้มีการกวัดขันอย่างเคร่งครัด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก รวมทั้งผู้ที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นคงทราบดีว่า การตีมเครื่องดื่มไปแล้ว ย่อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น ดังนั้น ผู้ขายต้องมีหน้าที่พึงระวังมากกว่าที่เป็นอยู่ ผู้ขายต้องมีส่วนรับผิดชอบ ผู้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์คือต้นเหตุความเสียหาย ผู้ขายต้องมีส่วนรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายจากลูกค้าที่เมินเมา

การเพิ่มบทลงโทษปรับให้มีอัตราสูงเป็นฐานในการลงโทษ เพราะโทษปรับมุ่งกระทำต่อทรัพย์สินของผู้ถูกลงโทษ จึงเหมาะสมกับสังคมในปัจจุบัน และไม่ก่อให้เกิดการตีตราจากสังคม รวมถึงสามารถกำหนดลงโทษให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิดและพฤติการณ์การกระทำผิดได้ง่าย โดยเริ่มจากการแก้ไขระวางโทษปรับสูงสุดให้สูงกว่าปัจจุบัน ที่กำหนดไว้ในมาตรา 160 ตรีวรรคแรก จากระวางโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท เพื่อขยายขอบเขตการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับของผู้พิพากษาให้กว้างขึ้น และสามารถลงโทษหนักเป็นขั้นบันไดตามลักษณะของผู้กระทำผิด



และความร้ายแรงของการกระทำผิดได้ โดยที่โทษปรับแต่ละชั้นมีความแตกต่างกัน มากพอที่จะทำให้ผู้กระทำผิดและประชาชนทั่วไปรับรู้ได้ถึงผลร้ายของโทษ

จำนวนครั้งที่กระทำความผิด ตามมาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งผู้ศึกษาพบว่า หลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทย ไม่มีการกำหนดโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด เมื่อเปรียบเทียบกับของต่างประเทศแล้ว เห็นว่า ต่างประเทศมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มแข็งและเด็ดขาดกว่าประเทศไทย จะเห็นได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทย ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์เลือดและปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำ และลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ได้อีกทางหนึ่ง (สุทธิชัย คำพานิช, 2557; กิตติพงษ์ สิมมาลี, 2545)

อภิปรายผล

ปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก มีความเข้มงวดขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเมาสุราในช่วงเทศกาลสำคัญ ยังมีมาก ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาเมาแล้วขับในช่วงที่ผ่านมา มักมีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่พบว่า มีขนาดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูง อันเป็นสาเหตุหลักที่เป็นอันตราย ซึ่งรัฐมีการควบคุมมาตรการต่าง ๆ บนท้องถนนอย่างเข้มงวด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและยอดผู้เสียชีวิตจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ที่อาจมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่่นั้น เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับสูงที่สุด ในช่วงที่ผ่านมาได้มีเมาแล้วขับปรับแล้วจำคุกได้เลย ไม่ต้องรอลงอาญาหรือคุมความประพฤติ เพราะเมาแล้วขับเป็นความผิดทางอาญา เมื่อจับกุมผู้กระทำผิดได้นั้น ต้องส่งต่อฟ้องศาลเพื่อรับโทษต่อไป ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ระบุว่า ห้ามมิให้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ๆ และมีการเพิ่มโทษให้หนักขึ้นกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ระบุว่า ผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัม จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 10,000 – 20,000 หรือทั้งจำทั้งปรับ (หทัยรัตน์ ต๊ะอินทร์, 2545)



พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถขณะเมาสุราเอาไว้ในมาตรา 160 ตรี ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา ในอัตราโทษที่เบาควรปรับเพิ่มความรุนแรงของการลงโทษ ด้วยการใช้โทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิด ลงโทษการขับขี่รถในขณะเมาสุรา โทษจำคุกโดยรอการลงโทษ ไม่ควรใช้กับการกระทำความผิดในกรณีที่มีความร้ายแรงมาก ๆ ควรปรับโทษในอัตราสูงเป็นฐานของการลงโทษ โดยแก้ไขเพิ่มเติมระวางโทษปรับขึ้นให้สูงตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรก ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ราชกิจจานุเบกษา, 2553)

หลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทย ไม่มีการกำหนดโทษจำนวนครั้งที่กระทำความผิด เมื่อเปรียบเทียบกับของต่างประเทศแล้ว เห็นว่า ต่างประเทศมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มแข็งและเด็ดขาดกว่าประเทศไทย จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทย ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เข็ดหลาบได้อย่างเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 และครั้งต่อ ๆ ไปอีก ดังนั้น จึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องปรามผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นให้มีประสิทธิภาพ

ประเทศญี่ปุ่นมีปัญหาเมาแล้วขับรถชนคนตาย จะถูกจำคุกไม่เกิน 5 ปี ปรับ 5 แสนเยน ทำให้ประเทศญี่ปุ่นได้แก้ไขกฎหมายเพิ่มโทษ โดยครอบครัวของผู้ที่เสียชีวิตยื่นเรื่องต่อรัฐให้มีการแก้ไขกฎหมายและพิจารณาให้เพิ่มโทษให้หนักขึ้น

ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ลงโทษผู้ที่กระทำความผิด โดยศาลได้ลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดเป็นเวลา 30 ปี โดยลดหย่อนให้เหลือ 24 ปี ติดทัณฑ์บนอีก 6 ปี รวมทั้งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถตลอดชีวิต

การอนุญาตให้คนเมาเหล้าเมาแล้วไปใช้งาน ส่วนจะไปเกิดเหตุแก่ผู้อื่นหรือไม่อย่างไร เจ้าของรถถือว่าได้มีส่วนรู้เห็นด้วย เจ้าของรถจึงจะต้องมีความรับผิดชอบ เพราะคนที่เมาแล้วไปมีอาการมีนเมาจากปัญหากฎหมายตามที่ศึกษา จึงเห็นว่า ควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าว ให้เหมาะสมครอบคลุมชัดเจนและมีประสิทธิภาพมากขึ้น อันนำไปสู่การลดปัญหาการเมาแล้วขับในประเทศไทยได้ในที่สุด

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ ควรจะมีการตรากฎหมายเพื่อเพิ่มโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุรา ด้วยเหตุผลที่ว่า การกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้น ผู้ขับขี่จะได้พึงตระหนัก มีความระมัดระวังไม่ฝ่าฝืนขับขี่รถในขณะเมาสุรา ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลง จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขกำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุรา ให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น การเพิ่มโทษผู้ขับขี่



ในขณะที่เมาสุราสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า การเพิ่มโทษที่สูงขึ้นในข้อหาการเมาแล้วขับรถในขณะเมาสุรา และพึงตระหนักตนเองก่อนที่จะขับซึ่รถทุกครั้ง ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลงไปด้วย จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมกำหนดอัตราโทษของผู้ขับซึ่รถในขณะเมาสุรา ให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้น

สำหรับประเด็นการลงโทษผู้ขับซึ่ขณะเมาสุรานั้น นอกจากจะมุ่งเน้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแล้วนั้น ยังสอดคล้องกับปรัชญาการลงโทษ คือเน้นการป้องกันและแก้ไขผู้กระทำผิดมิให้กระทำความผิดซ้ำ อีกทั้งเป็นการแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนิสัยผู้กระทำผิด สิ่งที่ตระหนักถึงประสิทธิภาพของการลงโทษ คือ การลงโทษต้องมีความรวดเร็วเที่ยงตรง ยุติธรรม โทษต้องไม่หนักหรือเบาเกินไป ซึ่งหมายความว่ากระบวนการยุติธรรมในการดำเนินคดีต้องไม่ชักช้า ดังภาษีของกฎหมายว่า ความยุติธรรมที่ล่าช้าคือการปฏิเสธความยุติธรรม และผู้กระทำผิดทุกรายต้องถูกดำเนินคดี เข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทุกราย ปราศจากข้อยกเว้น ไม่มีการเลือกปฏิบัติ หรือกล่าวอีกในหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดทุกรายไม่มีโอกาสรอดจากการจับกุม ทุกคนจะต้องได้รับการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเท่าเทียมเสมอภาคกัน สำหรับความหนักเบาของโทษต้องมีความยุติธรรมไม่หนักหรือเบาจนเกินไป ถ้าเบาจนเกินไป จะส่งผลให้ผู้ที่กระทำความผิดประเมินแล้วว่า คຸ່ມที่จะกระทำความผิด จะส่งผลให้ไม่อาจป้องกันการกระทำความผิด สุดท้ายบทลงโทษไม่มีความหมาย ตรงกันข้าม หากบทลงโทษหนักหรือรุนแรงมากเกินไป ปฏิกริยาตอบโต้ต่อผู้บังคับใช้กฎหมายจะรุนแรง ดังเช่น กรณีผู้จำหน่าย ผู้ผลิตยาเสพติดที่มีการพกเตรียมอาวุธร้ายแรงไว้ต่อสู้เจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมไปถึงการติดสินบนเจ้าหน้าที่ด้วย สินบนที่มีมูลค่าสูงมากจนเป็นแรงจูงใจให้นำไปสู่การรับสินบน ดังนั้น โทษที่มีความเหมาะสมกับความผิด จึงเป็นประเด็นสำคัญของหลักประสิทธิภาพในการลงโทษ กรณีการลงโทษผู้เมาแล้วขับ จะต้องพิจารณาไปถึงองค์กรตำรวจในการบริหารจัดการเงินรางวัล ค่าปรับ ที่ยุติธรรมแก่ผู้ปฏิบัติงาน หมายความว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับปฏิบัติงานต้องได้รับเงินรางวัล (ซึ่งเป็นเหตุจูงใจในการปฏิบัติงาน) ด้วยความรวดเร็วเหมาะสมไม่น้อยจนเกินไป โปร่งใส ยุติธรรม ถ้าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานไม่ได้รับการความเป็นธรรมจากระบบและวิธีการจ่ายเงินรางวัลจากค่าปรับแล้ว นั้นหมายความว่า ระบบขององค์กรทำการสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่รับสินบนจากผู้กระทำผิดโดยตรง ซึ่งรวดเร็วทันใจได้มากกว่า (อดีตศักดิ์แก้ววงษาและสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ, 2558)

ปัญหาการขับรถในขณะเมาสุราหรือของมีเมาของประเทศไทย มีมาเป็นเวลานานแล้ว ถึงแม้ว่ารัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจะหาแนวทางออกแก้ไขแล้วก็ตาม ก็ยังไม่สามารถหยุดปัญหาเหล่านี้ได้ แต่กลับมีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงมากขึ้น จะสังเกตเห็นได้จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงาน



ที่เกี่ยวข้อง หรือบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หน่วยงานเหล่านี้ได้ทำการเก็บสถิติอย่างละเอียดชนิดนาฬิกาที่ต่อนาทีเลยทีเดียว จนในปัจจุบันนี้ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากจรรยาบรรณของชาวไทย อยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก รองจากประเทศอียิปต์ และเป็นอันดับที่ 1 ของเอเชีย เป็นสถิติที่ไม่น่าภูมิใจของคนไทย แต่ถึงตามนั้นก็ตาม ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทย ไม่ได้มีความกังวลกับปัญหาเหล่านี้เท่าใดนัก แต่กลับมีส่วนช่วยส่งเสริมสนับสนุนในทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นการจัดทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งมีการดื่มสุราจนมีเมาและขับยานพาหนะและประสบอุบัติเหตุ ทำให้เกิดการบาดเจ็บล้มตายเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเทศกาลงานต่าง ๆ ของไทยที่มีจำนวนมากแทบจะทุกเดือนตลอดปีและที่มีเป็นกรณีพิเศษคือ เทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ เหล่านี้ถือว่าการสนับสนุนให้มีการกระทำผิดกฎหมายเมาสุรา

ที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบแล้วแก้ไขปัญหาเหล่านี้ ลงโทษภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายที่มีอยู่แล้วให้เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ มิได้ปล่อยให้ประชาชนหรือผู้บริโภครู้สึกว่หมดความน่าเชื่อถือในคำตัดสิน เมื่อผู้กระทำผิดขับรถชนคนตายแต่กับรับโทษน้อยเกินไป ผู้คนส่วนมากมักจะมีแสดงความคิดเห็นและวิพากษ์วิจารณ์อยู่เสมอในเรื่องการตัดสินของผู้กระทำ ความผิด ในลักษณะที่มีความเข้าใจคลาดเคลื่อนต่อคำพิพากษาของศาลอยู่เป็นประจำ และประชาชนในสังคมส่วนมากมักเห็นพร้อมไปในทำนองเดียวกันอีกด้วย ซึ่งล้วนแต่เป็นอารมณ์และความรู้สึกของประชาชนที่กระทบต่อกระบวนการพิจารณาในทางที่เป็นลบเป็นส่วนมาก ซึ่งเป็นการแสดงความคิดเห็นไปในทำนองเกี่ยวกับการรอลงอาญาบ้าง และไม่เห็นผู้ที่กระทำความผิดได้ติดคุกสักที หรือน้อยคนมากที่จะได้รับโทษในการเข้าไปอยู่ในคุก ซึ่งส่วนมากบุคคลที่มีเงินและมักจะไม่ได้รับโทษ และได้รับการลดหย่อนผ่อนโทษตลอด ไม่รอลงอาญาแต่อย่างใด หรือบางครั้งก็มีเหตุต้องเลื่อนคดีออกไปเพื่อเป็นการประวิงเวลาที่จะไม่ให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามกฎหมาย ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ก็เชื่อไปในแนวทางดังกล่าว ความรู้สึกเหล่านี้ค่อย ๆ แพร่กระจายไปเป็นปัญหาในวงกว้าง จนประชาชนอาจจะหมดความน่าเชื่อถือความเชื่อมั่นศรัทธาต่อกระบวนการยุติธรรมนั้น เกิดจากประชาชนยังขาดความรู้ และกระบวนการยุติธรรมยังมีได้แสดงให้เห็นว่าแท้ที่จริงแล้วกระบวนการยุติธรรมนั้นมีมาตรการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดดังกล่าวอย่างไร ถึงขนาดเป็นที่ยอมรับโดยทั่วกัน ทางตรงกันข้ามกลับปรากฏว่า ต่างคนต่างลงโทษไปคนละทิศคนละทางเกิดความไม่แน่นอนของการลงโทษแตกต่างกันไปทั่วประเทศ มีแต่สร้างความสับสนให้แก่ประชาชน คำพิพากษาจึงไม่สามารถป้องกันมิให้เกิดผู้กระทำความผิดรายใหม่หรือกระทำผิดซ้ำได้ เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ “เมาแล้วขับนั้นประจูดังอาชญากรรม ที่เปลี่ยนยานพาหนะหลายสิบตันให้กลายเป็นอาวุธเคลื่อนที่” และเมาแล้วขับคือโศกนาฏกรรมที่กระทำล่วงหน้า



เพราะผู้กระทำความผิดละเลยต่อกฎหมายไม่ปฏิบัติตาม ทั้งที่รู้ดีว่าจะทำให้มีผู้บริสุทธิ์ได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิตได้หลังจากตีมาแล้วขับยานพาหนะ

จำนวนครั้งที่กระทำความผิดเป็นข้อเท็จจริงที่มีความชัดเจนในตัวเองแล้วว่า ยิ่งผู้ขับซึ่รถกระทำความผิดบ่อยครั้ง ก็ยิ่งสมควรที่จะถูกลงโทษให้รุนแรงมากขึ้น เพราะแสดงถึงความละเลยต่อการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ จำนวนครั้งที่กระทำความผิดพบว่า หลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ต่างประเทศมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มแข็งและเด็ดขาดกว่าประเทศไทย จะเห็นได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศ ไทยส่วนใหญ่ผู้กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนั้น ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์เลือดและปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องปราม ไม่ให้ผู้ขับซึ่รถกระทำความผิดซ้ำและลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับซึ่ได้อีกทางหนึ่ง (ธัญญาภรณ์ ชูเอี่ยม, 2561)

จำนวนครั้งที่กระทำความผิดเป็นข้อเท็จจริง ที่แสดงถึงระดับการขาดความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของบุคคลอื่น และความไม่เช็ดทลอบต่อการถูกลงโทษ ดังเช่นกฎหมายสหรัฐอเมริกาที่ยังทำผิดบ่อยครั้ง ก็ยังต้องรับโทษสูงขึ้น

เมื่อเทียบกับประเทศญี่ปุ่นแล้ว ได้แก้กฎหมายเมาแล้วขับ ไม่ได้ครอบคลุมเพียงผู้ที่เมาสุราแล้วขับ แต่ยังรวมถึงผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับซึ่ดื่ม และผู้ที่ร่วมนั่งรถโดยสารรถหรือให้वानไปกับผู้ขับซึ่ที่เมาอีกด้วย ถึงแม้จะยังไม่ได้ระบุบทลงโทษแก่ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับซึ่ ผลก็คือสัดส่วนของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน

สาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้ท้องถนนประเทศไทย เป็นถนนที่อันตรายที่สุดในโลกแห่งหนึ่งในช่วงเทศกาล พฤติกรรมการดื่มแล้วขับของคนไทยดื่มแล้วขับ หรือเมาแล้วขับเป็นพฤติกรรมเมื่อเป็นพฤติกรรม ย่อมมีสาเหตุและวงจรของพฤติกรรม และการแก้ไขไปยังสาเหตุและวงจรของเมาแล้วขับ ดังนั้น หากผู้ที่มีพฤติกรรมที่เป็นอันตรายต่อคนส่วนรวม ก็ถือว่าได้ละเมิดสิทธิของผู้อื่น การเมาแล้วขับไม่ใช่อุบัติเหตุ แต่เป็นความตั้งใจ เพราะผู้ดื่มรู้ว่าจะต้องเดินทางไปและกลับจากการดื่มอย่างหนัก ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุจรรยาจรจากเมาแล้วขับ ก็สมควรนับเป็นเหตุจงใจเช่นกัน ความแตกต่างของอุบัติเหตุกับความตั้งใจทำคือ โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ขึ้น อุบัติเหตุควรเป็นเหตุไม่คาดฝันที่มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดต่ำมาก ๆ แต่การเมาแล้วขับในไทยก้าวพ้นจุดนั้นไปแล้ว ดังนั้น เมื่อมันเป็นเหตุที่ตั้งใจทำ เราจึงต้องค้นหาวงจรของปัญหาและตัดวงจรของพฤติกรรมเมาแล้วขับ



สังคมไทยเคยพูดถึงการตัดวงจรปัญหานี้หลายวิธี การจำกัดการโฆษณาซึ่งเป็นการจัดการตั้งแต่ขั้นของผู้ผลิต แต่กระนั้นก็ดี มีส่วนหนึ่งของวงจรที่ถูกปล่อยปละละเลยมานาน และได้กลายเป็นส่วนสำคัญของปัญหามาแล้วซ้ำในปัจจุบัน นั่นคือ การควบคุมผู้ค้ารายย่อย ทั้ง ๆ ที่เรามีกฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ที่ระบุไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 29 ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลดังต่อไปนี้ (1) บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ (2) บุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้”

ประเทศไทยควรมีกฎหมายที่เด็ดขาดรุนแรงกับผู้ค้า เพราะเป็นการสร้างอันตรายต่อสังคม ความผิดที่ก่อไม่ควรนับเป็นลหุโทษ เพราะฝ่าฝืนหลายอย่างในกรรมเดียว ตั้งแต่ขายเครื่องดื่มมึนเมาให้คนที่รู้ทั้งรู้ว่าต้องขับชียานพาหนะกลับบ้าน ความผิดเช่นนี้ ถ้าเกิดในต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น หรือบางรัฐในสหรัฐอเมริกา คนขายหรือบาร์เทนเดอร์จะถูกดำเนินคดี เพิกถอนใบอนุญาตทำงาน ส่วนเจ้าของร้านจะต้องถูกสั่งปิดร้าน ให้เช็ดหلابและไม่ทำธุรกิจเช่นนี้อีก

นอกจากนี้ ถ้ามีเหตุรุนแรงเกิดขึ้นกับลูกค้า เช่น ขับรถออกไปชนคน หรือไปทำร้ายร่างกายคนอื่น คนขายก็อาจจะได้รับโทษทางอาญาด้วย กฎหมายประเภทนี้เรียกว่า กฎหมายร่วมรับผิดชอบของร้านค้า (Dram shop liability หรือ Commercial host liability) ซึ่งถือว่าผู้ขายและเจ้าของร้านอาจต้องร่วมรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในฐานะที่พอจะประเมินได้ว่า การขายเพิ่มให้ลูกค้าผู้มึนเมา และรู้ว่าเขาต้องขับรถกลับบ้าน อาจเกิดอันตรายแก่ตัวเขาและผู้อื่น ย่อมเป็นความเลินเล่อเจตนาารมณ์ของกฎหมายนี้ ก็เพื่อต้องการปกป้องสวัสดิภาพและความปลอดภัยของสาธารณชน เพื่อให้ผู้เสียหายจากคนเมาได้รับค่าชดเชยและเพื่อลงโทษผู้ขายที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

สรุป/ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพบว่า สาระสำคัญการบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับชียันพาหนะในขณะเมาสุราในปัจจุบัน ยังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) กำหนดอัตราโทษไว้ไม่สูง ผู้ขับชียันพาหนะไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่อย่างใด เป็นเหตุให้ผู้ขับชียันพาหนะดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับชียันพาหนะเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ แม้ภาครัฐจะพยายามหาวิธีที่จะไม่ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับชียันพาหนะก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถที่จะยับยั้งผู้ดื่มแอลกอฮอล์ได้ กลับมีผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับชียันพาหนะมากขึ้น เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มี การบังคับใช้ที่เข้มงวด เนื่องจากความผู้ขับชียันพาหนะต่อรองกับเจ้าหน้าที่เพื่อขอร้องให้ปล่อย ควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาลูกค้า



ชี้ชัดบรรทัดในขณะเมาสุรา โดยการกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้น เพื่อมีอัตราโทษที่เหมาะสมกับความผิดที่กำหนดไว้

จึงเสนอแนะให้แก้ไขกฎหมายเพิ่มเติม ควรจะปรับเปลี่ยนจากการกระทำเมาสุราแล้วขับรถเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบันยังเบาเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายแล้วโดยเจตนาจำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรจะมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีสูง ดังนั้น ในกรณีที่มีผู้เมาสุราแล้วขับรถบนท้องถนนไปชนผู้อื่นเสียชีวิตให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ประเด็นปัญหานี้ผู้ศึกษาความคิดเห็นว่า ควรมีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมในเรื่องอัตราการกำหนดโทษผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อพิจารณาโทษตามบทบัญญัติ ยังมีบทลงโทษผู้ที่กระทำความผิดค่อนข้างเบา เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากการฝ่าฝืนบทกฎหมาย จึงเห็นควรปรับเพิ่มโทษความผิดตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าวให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย

นำโทษปรับหรือจำคุกตามประมวลกฎหมายอาญาอย่างเดียว โดยการห้ามขับขี่พาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิด ควรนำความเจริญทางเทคโนโลยีที่สามารถทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์ของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายจึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการจราจรบนท้องถนนให้ดียิ่งขึ้น ดังนั้น การควบคุมดูแลที่เข้มงวดด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยตามมาตรการ

2. ควรเพิ่มโทษแก่ผู้ที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ที่จัดการหรือผู้ที่ให้อาหารให้ผู้อื่นขับรถในขณะมึนเมา ในฐานะตัวการหรือผู้ใช้ โดยกฎหมายประเทศญี่ปุ่นเป็นแนวทางจะช่วยลดโอกาสที่ผู้กระทำความผิดรายนั้นจะหวนกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีกครั้ง และทำให้เกิดจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมได้

3. ในประเด็นข้อปัญหาเกี่ยวกับการกระทำความผิดซ้ำ ที่ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษที่ไม่สำนึกต่อการกระทำที่เกิดขึ้น ปัญหาที่มีได้มีบทบัญญัติถึงการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดซ้ำ กรณีขับขี่รถขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น ตามมาตรา 43(2) ดังนั้น เพื่อให้มีมาตรการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวซ้ำอีก จึงควรปรับปรุงกฎหมายให้มีความรุนแรงให้เพิ่มโทษขึ้น โดยปรับปรุงตามโทษปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด



เอกสารอ้างอิง

- กิตติพงษ์ สิมมาลี. (2545). การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก : ศึกษากรณีผู้ขับขีรถ
ขณะเมาสุรา. ใน *วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี
พนมยงค์*. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ธัญญาภรณ์ ชูเอี่ยม. (2561). ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของกฎหมาย
ไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ. ใน *สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชากฎหมาย
อาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คณะนิติศาสตร์*. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- บัณฑิต ศรีไพศาล. (2549). การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย. *วารสารคลินิก*,
22(1), 7-13.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2553). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. เล่ม 96 ตอนที่ 8 ฉบับ
พิเศษ หน้า 1 (29 มกราคม 2522).
- สังเวียน เทพผา. (2562). มาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมา
อย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. *วารสารวิชาการสถาบันเทคโนโลยี
แห่งสุวรรณภูมิ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 5(2), 435-440.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2561). *รณรงค์เมาไม่ขับ*. เรียกใช้เมื่อ
25 กุมภาพันธ์ 2563 จาก <https://1th.me/rs5Zx>.
- สุทธิชัย คำพานิช. (2557). มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขีรถระหว่างเมาสุราตาม
พระราชบัญญัติ จราจรทางบก. ใน *วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์*. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- หทัยรัตน์ ตะอินทร์. (2545). พฤติกรรมการดื่มสุรากับการเกิด อุบัติเหตุจราจร ของผู้ประสบ
อุบัติเหตุจราจรที่มารับบริการ ในห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุของโรงพยาบาลตำรวจ.
ใน *วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สุขศึกษา)*. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- อดิศักดิ์ แก้ววงษาและสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ. (2558). ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการ
บังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถขณะเมาสุราของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนคร
บาล 6. *วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์*, 1(1), 128-136.



เอกรัตน์ โลหะ. (2553). ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษา กรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่. ใน *วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์*. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.