

มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุรา ตามกฎหมายของประเทศไทย

สุทธิชัย คำพานิช*
รองศาสตราจารย์ อัจฉริยา ชูตินันท์**

บทคัดย่อ

การศึกษาการศึกษามาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายของประเทศไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญาตลอดจนแนวคิดและวัตถุประสงค์ในบทบัญญัติความผิดตามกฎหมาย 2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาผลกระทบข้อจำกัดของมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราพระราชบัญญัติจราจรทางบก 3) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามกฎหมายของประเทศไทยกับต่างประเทศ 4) เพื่อศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราที่เหมาะสมมาใช้กับความผิดที่เกิดจากการขับขี่ระหว่างเมาสุราอันเป็นการลดอาชญากรรมและการกระทำความผิดซ้ำอีก

ขอบเขตการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้งานศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันโดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศรวมทั้งแสวงหาแนวทางและมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทยที่เด็ดขาดและมีความหลากหลายโดยสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

ผลการศึกษาพบว่าสมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันโดยควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษไม่ว่าจะเป็นการห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนดการติดเครื่อง Ignition inter lock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดการห้ามขับขี่ยานพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิดเป็นต้นเพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่างๆได้อย่างเหมาะสมควรนำมาตรการซึ่งจะเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขับขี่ยวดยานขณะมีเมาสุราเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนต่อไปในอนาคต

* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

** ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

1. บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาความสูญเสียอันเนื่องมาจากการดื่มสุรานั้นเป็นที่ทราบกันดีว่านำมาซึ่งความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจปัญหาสุขภาพและปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นมาจากการขาดสติที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุราซึ่งความสูญเสียประการสำคัญก็คือการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการดื่มสุราจากการสำรวจข้อมูลขององค์การระหว่างประเทศชี้ให้เห็นว่าการเมาแล้วขับจะเกิดอุบัติเหตุได้เสมอโดยข้อมูลทางสถิติพบว่าในการสำรวจการเกิดอุบัติเหตุในประเทศที่ประชากรมีรายได้ต่ำถึงปานกลางนั้นมีอัตราการสูงถึงร้อยละ 69 ของผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุ รอยนต์ชนกันเป็นการเมาแล้วขับและอัตราการสูงถึงร้อยละ 90 เป็นคนเมาเดินถนนได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนและอัตราส่วนจะเพิ่มขึ้นต่อไปกระทรวงการอนามัยโลก (WHO) และพันธมิตรองค์กรระหว่างประเทศได้จัดทำเอกสารการจัดการที่ดี good practice) เกี่ยวกับปัญหาเมาแล้วขับหรือที่เรียกว่า “Drinking and Driving : a roadsafety manual for decision – makers and practitioners” ซึ่งจะเป็นการเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบและสามารถนำไปใช้ในทุกประเทศเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้

สำหรับประเทศไทยจากข้อมูลของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพระบุว่าในปี พ.ศ. 2551 องค์การอนามัยโลก (WHO) ให้คะแนนมาตรการแก้ปัญหาเมาแล้วขับของไทยเพียง 5 เต็ม 10 คะแนน ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ต่ำซึ่งเป็นผลจากการดำเนินการตรวจจับการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพอุปกรณ์ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ก็ยังมีจำกัดไม่เพียงพอครอบคลุมรวมถึงบทลงโทษผู้กระทำความผิดยังไม่สามารถลดพฤติกรรมเมาแล้วขับได้ โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่ดำเนินการแก้ปัญหาเมาแล้วขับอย่างได้ผลเช่น ออสเตรเลียญี่ปุ่นพบว่าประเทศเหล่านี้มีมาตรการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ได้อย่างครอบคลุมรวมทั้งมีบทลงโทษผู้กระทำผิดในสัดส่วนที่สูงทั้งโทษจำและโทษปรับและแม้ประเทศไทยเก็บภาษีจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ปีละประมาณ 9 หมื่นล้านบาทแต่จากนอกจากนั้นจากการสำรวจการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการรวบรวมข้อมูลที่เผยแพร่จากหน่วยงานที่รับผิดชอบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกระทรวงสาธารณสุขและกรมทางหลวงเป็นต้นและข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทำการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นเกิดจาก “คน” ถึง 77.5% รถ 1.3% และจากสิ่งแวดลอม 0.4% และปัญหาเรื่องการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลยังเป็นปัญหาเรื้อรังที่แก้ไขได้ยากในสังคมไทยแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อจะลดปัญหาดังกล่าวในทุก ๆ ปี แล้วแต่ยังคงไม่สามารถควบคุมได้ตรงกันข้ามจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนที่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเกิดอุบัติเหตุกลับสูงขึ้นทุกปีปัญหาเรื่องการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลยังเป็นปัญหาเรื้อรังที่แก้ไขได้ยากในสังคมไทย

บทบัญญัติในการลงโทษผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับรถซึ่งบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ซึ่งอัตราโทษจะเพิ่มขึ้นในกรณีถ้าเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่กรณีถ้าเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และกรณีถ้าเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาทและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และอาจยังมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาด้วย

มาตรการในการลงโทษกรณีขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทยในปัจจุบันมีตั้งแต่การจำคุกเปรียบเทียบปรับซึ่งในทางปฏิบัติส่วนใหญ่ศาลมักจะใช้มาตรการเยียวยาหลายวิธีเช่น การสั่งคุมประพฤติการเข้าสู่มาตรการบำบัดเฝ้าระวังประโยชน์ต่อสังคมหรือการรอลงอาญาแล้วแต่กรณีในปัจจุบันพบว่ามีความถี่ของผู้ขับขี่ขณะเมาสุราเพิ่มขึ้นทุกวันถึงแม้ในหลายหน่วยงานจะได้มีการณรงค์ให้ผู้ขับขี่งดดื่มสุราขณะขับขี่ก็ตามดังเช่นโครงการเมาไม่ขับยังคงพบผู้ฝ่าฝืนขับรถขณะเมาสุราจำนวนไม่น้อยลงอย่างใดทั้งนี้อาจเกิดจากปัจจัยอีกหลายประการไม่ว่าจะเป็นเรื่องของสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์พฤติกรรมของผู้ขับขี่รวมทั้งทัศนคติของผู้ขับขี่ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรการของประเทศอื่น ๆ เช่นประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วพบว่าประเทศไทยในการลงโทษผู้ขับขี่ขณะเมาสุราที่หลากหลายน่าจะประเทศไทยมากกว่าเช่นการจำคุกการเปรียบเทียบปรับการให้เข้ารับการบำบัดการบำบัดเฝ้าระวังสาธารณะประโยชน์การกักบริเวณภายในบ้าน (เฉพาะเวลากลางคืนหรือวันหยุด) การติดตั้งเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ภายในรถยนต์โดยมีแนวคิดว่าการจำคุกอย่างเดียวไม่ใช่วิธีที่ดีที่สุดในการลงโทษกระทำความผิดจึงกำหนดมาตรการที่หลากหลายน่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งในแง่ของการบังคับใช้กฎหมายสังคมและตัวผู้กระทำความผิดเอง

มูลนิธิเมาไม่ขับร่วมกับศูนย์วิจัยเอแบคโพลล์มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญได้ทำการสำรวจความคิดเห็นเรื่องการรับรู้เกี่ยวกับการรณรงค์เมาไม่ขับของประชาชนจำนวน 3,000 คน พบว่า 1 ใน 3 ของกลุ่มดังกล่าวยอมรับว่าเคยขับขีรถยนต์ขณะเมาสุราขณะที่ 30% เคยนั่งรถไปกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอาการเมาสุราและ 20% เคยประสบอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับมาแล้วในขณะที่ชาวกรุงเทพมหานครจังหวัดนครราชสีมาเปิดเผยว่ามีผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับถูกส่งคุมประพฤติกว่า 9,000 คน ในปี 2551 โดยในจำนวนนี้ร้อยละ 10 เป็นผู้กระทำความผิดซ้ำตั้งนั้นมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างเดียวยังอาจไม่เพียงพอภาครัฐจึงควรให้ความสนใจกับ

มาตรการในการตรวจสอบหรือป้องปรามการขับขี่ขณะเมาสุรารวมทั้งการปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ที่มีพฤติการณ์ขับขี่ขณะเมาสุราด้วย

จากเหตุผลดังกล่าวจึงสมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันโดยควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษไม่ว่าจะเป็นการห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนดการติดเครื่อง Ignition inter lock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดการห้ามขับขี่ยานพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิดเป็นต้นเพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่างๆได้อย่างเหมาะสมควรนำมาตรการซึ่งจะเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขับขี่ยวดยานขณะมีเมาสุราเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนต่อไปในอนาคต

สมมติฐานการศึกษา

บทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่มีความเหมาะสมเนื่องจากบทลงโทษยังไม่มี ความหลากหลายและการให้มีการรอลงอาญาหรือรอกการลงโทษนั้นทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิผลเท่าที่ควรซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาน่าจะเป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษ และมีรูปแบบการลงโทษใหม่ที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วพบว่ามี มาตรการในการลงโทษผู้ขับขี่ขณะเมาสุราเช่นการจำคุกการเปรียบเทียบปรับการให้เข้ารับการบำบัดการบำบัดเพื่อสุขภาพระยะประโยชน์การกักบริเวณภายในบ้านเฉพาะเวลากลางคืนหรือวันหยุด การติดตั้งเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ภายในรถยนต์โดยมีแนวคิดว่าการจำคุกอย่างเดียวไม่ใช่วิธีที่ดีที่สุดใน การลงโทษกระทำความผิดซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งในแง่ของการบังคับใช้กฎหมาย สังคมและตัวผู้กระทำความผิดเองและการสร้างกระบวนการเพื่อให้การปฏิบัติการลงโทษทำได้จริง และไม่เกิดปัญหาด้วย

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพโดยการวิจัยเอกสารแนวคำพิพากษาฎีกา บทบัญญัติทางกฎหมายตำราวิชาการบทความวิทยานิพนธ์และเอกสารอื่น ๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศโดยนำมารวบรวมวิเคราะห์เปรียบเทียบและนำเสนออย่างเป็นระบบเสนอแนะแนวทางและมีบทสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวข้องกับมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ในระหว่างเมาสุราของประเทศไทย

2. ผลการศึกษา

ปัญหาเมาแล้วขับเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกฝ่ายเร่งดำเนินการตั้งแต่การณรงค์สร้างกระแสต่อต้านการเมาแล้วขับการผลักดันการแก้ไขกฎหมายพ.ร.บ.จราจรทางบก รวมทั้งผลักดันกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพที่ดำเนินการอย่างเป็นระบบหากเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจพบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับที่มากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะถูกดำเนินคดีโดยการสั่งฟ้องศาลทุกรายและศาลจะตัดสินให้รับโทษอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล

1. การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ

จากแนวคิดทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retributive Theory) โทษในกรณีขับที่รชณะเมาสุรามีความรุนแรงน้อยจึงไม่เพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูและการลงโทษจำคุกในระยะสั้นโดยอาศัยเงื่อนไขในการปรับปรุงแก้ไขนั้นยังเป็นผลเสียไม่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงแก้ไขอีกด้วยเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำผิดจึงควรผ่อนปรนวิธีการลงโทษโดยบางกรณีอาจนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูมาเป็นทฤษฎีหลักและนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนมาเป็นทฤษฎีสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำมีแนวโน้มแก้ไขได้ยากต้องนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันมาเป็นหลักเพื่อให้มีปริมาณโทษเพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูและให้มีผลเป็นการข่มขู่ยับยั้งให้ไม่กล้ากระทำผิดอีกซึ่งต้องอาศัยข้อเท็จจริงแห่งคดีที่เกี่ยวข้องกับพฤติการณ์แห่งคดีเพื่อนำข้อเท็จจริงดังกล่าวมาใช้เป็นเครื่องมือประกอบในการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษด้วย

ในปัจจุบันกฎหมายมิได้มีการกำหนดว่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่เกินกำหนดเท่าใดจึงจะถือว่าผู้ขับนั้นเมาสุราจนไม่สามารถครองสติซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินส่วนร่วมได้นอกจากนี้ยังมีได้มีการกำหนดระดับโทษในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดซ้ำเอาไว้ด้วยทั้งที่การกำหนดระดับชั้นโทษมีความสำคัญเพราะการกำหนดระดับชั้นโทษนั้นมีนัยสำคัญประการหนึ่งคือจะช่วยสะท้อนให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของอาชญากรรมที่รัฐและสังคมให้ความสำคัญ

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและบทลงโทษเรื่องเมาแล้วขับของไทยกับต่างประเทศพบว่าเมื่อเทียบกับมาตรการและบทลงโทษในต่างประเทศแล้วมาตรการบังคับใช้กฎหมายของไทยมีบทลงโทษที่น้อยมากหากเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละครั้งนอกจากนี้ยังไม่มี การแบ่งระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดตามระดับแอลกอฮอล์ที่ตรวจวัดได้ขณะขับและจำนวนครั้งในการกระทำความผิดซ้ำ

2. ความหลากหลายของโทษที่ใช้ในปัจจุบัน

ประเทศไทยเปิดโอกาสให้ผู้พิพากษาใช้ดุลพินิจในการลงโทษค่อนข้างจำกัดและกฎหมายไทยยังขาดมาตรการที่เป็นทางเลือกอื่น ๆ โดยเฉพาะมาตรการกักขังที่อยู่ที่กึ่งกลางระหว่างการคุมประพฤติกับมาตรการจำคุกแม้ว่าจะมีการนำเรื่องวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาใช้

เพิ่มเติมด้วยแต่เนื่องจากการขับชี่รถยนต์ขณะเมาสุรานั้นมีลักษณะที่แตกต่างจากความผิดทั่วไป เพราะเกิดจากพฤติกรรมกระทำของบุคคลเป็นสำคัญนอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่นจึงควรให้ความสำคัญกับการปรับปรุงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดภายหลังการลงโทษด้วยแม้ในปัจจุบันจะมีมาตรการในการลงโทษหลายรูปแบบแต่ยังอยู่ในกรอบที่แคบและมีเงื่อนไขหลายประการ

ในการลงโทษผู้กระทำความผิดเมาสุราระหว่างขับชี่ในปัจจุบันจะคำนึงถึงวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อข่มขู่ขังขังเพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดกลับไปกระทำผิดซ้ำอีกและในขณะเดียวกันก็ไม่ให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่างดั่งนั้นเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการลงโทษบรรลุผลจึงควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษซึ่งหากเปรียบเทียบกับมาตรการในการลงโทษของประเทศสหรัฐอเมริกาจะพบว่ามีความหลากหลายกว่ามากจึงควรให้โทษหรือทางเลือกในการกำหนดโทษในทางอาญามีความหลากหลายมากกว่าเดิมและสามารถมีผลผสมผสานโทษหลายอย่างในคดีเดียวกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

2.1 มาตรการอบรมทดสอบผู้กระทำผิด

เมื่อผู้ขับชี่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายในกำหนดเวลา 1 ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรกจะต้องเข้ารับการอบรมใช้เวลา 3 ชั่วโมงและเมื่ออบรมเสร็จสิ้นแล้วต้องทดสอบความรู้ตามแบบทดสอบหากคะแนนไม่ถึงเกณฑ์จะต้องเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบซึ่งใช้ระยะเวลาสั้น ๆ หัวข้อในการอบรมส่วนใหญ่ไม่ได้มุ่งเน้นถึงปัญหาของการดื่มสุราระหว่างขับชี่ การอบรมยังสั้นเกินไปไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการขัดเกลาคิดใจผู้กระทำความผิดเท่าที่ควร การจัดการอบรมผู้กระทำความผิดในลักษณะเมาแล้วขับชี่นั้นไม่เพียงพอแต่ต้องให้ความรู้ผู้กระทำความผิดในด้านกฎหมายกฎจราจรเท่านั้นแต่จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพัฒนารูปแบบการจัดการความรู้เตรียมบทเรียนพัฒนาและสนับสนุนรูปแบบและวิธีการบำบัดฟื้นฟูทางเลือกในผู้มีปัญหาการดื่มสุราในบริบทของสังคมไทยอีกด้วยในต่างประเทศศาลสามารถสั่งให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการบำบัดซึ่งศาลไทยอาจนำมาประยุกต์ใช้โดยนอกจากการให้ความรู้ด้านการจราจรแล้วควรจัดให้มีการตรวจสอบผู้กระทำความผิดในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ดื่มสุราเรื้อรังศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการบำบัดโดยกำหนดเงื่อนไขไว้ในคำพิพากษา

2.2 มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับชี่และเพิกถอนใบอนุญาตขับชี่

เมื่อผู้ขับชี่ได้กระทำความผิดและถูกบันทึกคะแนนไว้มีคะแนนรวมกันเกินกว่าที่กำหนดผู้ขับชี่จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตในคดีที่ผู้กระทำความผิดขับชี่รถยนต์ขณะเมาสุรา ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับชี่ของผู้นั้นได้อย่างไรก็ตามการใช้มาตรการพักหรือเพิกถอนใบขับชี่ควรดำเนินไปพร้อมกับมาตรการบำบัดรักษาซึ่งมีหลายวิธีวิธีการที่ดีที่สุดจึงเป็นการ

ผสมผสานการรักษาที่จำเพาะเจาะจงต่อสารร่วมไปกับการจัดการกับไบออนูตขับชี่ยานพาหนะด้วย

2.3 มาตรการปรับ

โทษปรับจะเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่งแต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลายในประเทศไทยนั้นมักจะมีอัตราตายตัวสำหรับแต่ละความผิดทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญการลงโทษในแง่ที่หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็ดูจะเป็นธรรมเนื่องจากเป็นการลงโทษอย่างเสมอหน้ากันแต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้วจะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่จึงมีการเสนอว่าควรนำมาตรการ“ค่าปรับตามรายได้(dayfines)”มาใช้ในประเทศไทยโทษปรับตามรายได้แตกต่างจากโทษปรับทั่วไปคือนอกจากค่าปรับจะสอดคล้องตามความร้ายแรงหรือความหนักเบาของความผิดแล้วยังขึ้นอยู่กับรายได้ของผู้กระทำความผิดอีกด้วยค่าปรับตามรายได้ถูกออกแบบมาเพื่อรักษาความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและความเป็นธรรมของคนที่มีระดับรายได้ต่าง ๆ กันจึงน่าจะเหมาะสำหรับประเทศไทยที่มีความเหลื่อมล้ำสูงนอกจากนี้การใช้ค่าปรับตามรายไดยังมีข้อดีอีกประการหนึ่งคือค่าปรับจะถูกปรับเพิ่มตามอัตราเงินเฟ้อเพื่อเกือบอัตโนมัติเพราะค่าจ้างแรงงานของคนกลุ่มต่าง ๆ มักจะถูกกำหนดโดยขึ้นอยู่กับระดับค่าครองชีพอยู่แล้วทำให้ค่าปรับอยู่ในระดับที่เหมาะสมอยู่เสมอนอกจากโทษปรับโดยปกติแล้วประเทศไทยควรประยุกต์ใช้การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถที่มีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในทางเทคนิคเกี่ยวกับการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์หรืออาจจะต้องจ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษาดนและโรงเรียนให้ปลอดภัยเพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีความรู้สึกสำนึกต่อการมีความรับผิดชอบต่อสังคมยิ่งขึ้น

2.4 มาตรการจำคุก

การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในปัจจุบันแม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกความผิดบางมาตราแต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรการลงโทษกักขังผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับนั้นขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลในแต่ละพื้นที่หากเห็นว่าผู้กระทำความผิดอาจไปก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางร่างกายชีวิตและทรัพย์สินศาลก็สามารถพิจารณาสั่งกักขังได้ทันทีเป็นเวลา 7-15 วันเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงจากเมาแล้วขับปัญหาที่สำคัญคือการจัดสถานที่สำหรับกักขังโดยเฉพาะนั้นรัฐจำต้องใช้งบประมาณจำนวนมากทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณและบุคลากรที่ต้องมาดูแลผู้ถูกกักขังอีกทั้งสภาพการถูกกักขังก็คล้ายเรือนจำทำให้ผู้ถูกกักขังรู้สึกไม่ต่างจากการถูกจำคุกดังนั้นหากพิจารณาถึงการกักขังโดยใช้สถานที่อื่น ๆ ในรูปแบบที่ต่างประเทศใช้เช่นการลงโทษโดยการตรวจตราโดยอาศัยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรือ

Electronic Monitoring การกักขังภายในบ้านการใช้ศูนย์เสี่ยงโทษจำคุกในลักษณะของบ้านกึ่งวิถี (Half way house) หรือการใช้มาตรการคุมความประพฤติแบบค่ายฝึกทหาร

3. ข้อเสนอแนะ

1. ควรนำมาตรการการห้ามขับขี่ยานพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิดมาตรการลงโทษในลักษณะอื่นแทนใช้โทษปรับหรือโทษจำคุกตามประมวลกฎหมายอาญาอย่างเดียวยุติการห้ามขับขี่ยานพาหนะโทษห้ามหรือจำกัดสิทธิของผู้กระทำความผิดควรนำความเจริญทางเทคโนโลยีที่สามารถทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนนกฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นดังนั้นการควบคุมดูแลที่เข้มงวดด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยตามมาตรการนี้จะช่วยลดโอกาสที่ผู้กระทำความผิดรายนั้นจะหวนกลับไปกระทำความผิดซ้ำและยังจะทำให้เกิดจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมได้เช่นการเพิ่มเทคโนโลยีติดตามตัว (GPS : Global Positioning System) เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบได้ว่าจำเลยอยู่ที่ใดมาดัดแปลงให้เครื่องยนต์ไม่ทำงานเมื่อบุคคลนั้นเป็นผู้ขับขีได้ด้วยอันเป็นการใช้เครื่องมือทางเทคโนโลยีเพื่อนำมาบริหารจัดการความเสี่ยงของสังคมต่อความเสียหายอันเกิดจากการกระทำความผิดของกลุ่มผู้กระทำความผิด

2. โทษที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18 มีเพียง 5 ประเภทเท่านั้นจึงควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษไม่ว่าจะเป็นการห้ามขับรถในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้การจำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทภายในเวลาที่กำหนดการติดเครื่อง Ignition inter lock เพื่อป้องกันการสตาร์ทรถในกรณีที่ผู้ขับมึระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นต้นเพื่อให้ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการเลือกใช้มาตรการต่างๆได้อย่างเหมาะสม

3. การให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูผู้กระทำความผิดโดยการจัดให้เข้ารับการบำบัดโดยให้มีการตรวจสอบผู้กระทำความผิดในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ติดยาหรือดื่มสุราเป็นอาชญากรรมโดยให้ศาลสามารถสั่งให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการบำบัดโดยกำหนดเงื่อนไขในคำพิพากษา (Court Reporting Network)

4. ควรนำมาตรการ “ค่าปรับตามรายได้(dayfines)” มาบังคับใช้เพื่อทดแทนโทษจำคุกโดยนอกจากจะพิจารณาสั่งปรับให้สอดคล้องตามความร้ายแรงของความผิดแล้วยังขึ้นอยู่กับรายได้ของผู้กระทำความผิดอีกด้วยนอกจากโทษปรับจากการกระทำความผิดโดยปกติแล้วควรกำหนดให้ผู้ขับขีรถที่มีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในทางเทคนิคเกี่ยวกับการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์หรืออาจจะต้องจ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษารถยนต์และโรงเรียนให้ปลอดภัยเพื่อลดงบประมาณของรัฐในการตรวจระดับแอลกอฮอล์และให้ผู้กระทำความผิดมีความรู้สึกสำนึกต่อการมีความรับผิดชอบต่อสังคมยิ่งขึ้น

5. ควรนำการกักขังผู้กระทำความผิดไว้ในบ้านของผู้กระทำความผิดเอง (Housearrest) หรือในสถานที่ที่กำหนดและติดตั้งอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อป้องกันผู้กระทำความผิดหลบหนีมาใช้แทนการกักขังในสถานที่กักขังของราชการเพื่อลดค่าใช้จ่ายของรัฐที่และเป็น การป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดไม่ร้ายแรงเข้าไปอยู่ร่วมกับผู้กระทำความผิดร้ายแรงอันเป็น เหตุที่จะทำให้เกิดการเรียนรู้การกระทำความผิดจากผู้กระทำความผิดร้ายแรง

6. กำหนดให้มีการสืบเสาะและพินิจจำเลยได้เพื่อให้มีข้อเท็จจริงมากเพียงพอที่จะใช้ การกำหนดโทษรวมทั้งจัดระเบียบบัญชีอัตราโทษหรือยึดถือให้เป็นระเบียบแบบแผนเดียวกันโดย อาจมีบัญชีระวางโทษกลางเอาไว้เทียบเคียงโดยกำหนดให้ใช้บัญชีอัตราโทษต้องไม่กระทบความ เป็นอิสระของผู้พิพากษาแต่ละคนไม่ใช่บังคับให้ต้องทำตามแต่เป็นเพียงแนวทางเท่านั้นหากมี เหตุผลพิเศษก็มีดุลพินิจจะวินิจฉัยให้แตกต่างได้โดยควรศึกษาสถิติข้อมูลและคำพิพากษาของ ศาลที่ผ่านมาสำหรับความผิดฐานต่าง ๆ เพื่อทราบอัตราโทษสุทธิที่ศาลกำหนดจริงสำหรับ ความผิดนั้น ๆ ว่าคือเท่าใดรวมทั้งพฤติการณ์แห่งคดีด้วยว่ากรณีเช่นใดศาลจะลงโทษหนักหรือเบา กว่าปกติและในอัตราเท่าใด

7. ควรยกเลิกโทษกักขังแทนค่าปรับในคดีชู้ช้ขณะเมาสุราเพราะนอกจากจะ ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ใดแล้วยังเป็นภาระของรัฐที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลผู้ถูกกักขังแทน ค่าปรับแต่ควรเลือกแนวทางอื่นเช่นการทำงานบริการสังคมทดแทน เป็นต้น

8. กำหนดความร้ายแรงของอัตราโทษตามระดับแอลกอฮอล์ที่ตรวจได้จากร่างกาย ของผู้กระทำความผิดซึ่งสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดออกเป็นระดับต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดระบบการ ลงโทษเพิ่มสูงขึ้นสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ

บรรณานุกรม

- กันทิมา ลีจันทิก. (2552, มิถุนายน). “ปรับลดจำกัดความเร็วเซฟชีวิตคนไทย.” *มติชน*.
กิตติพงษ์ สินมาลี. (2545). *การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก: ศึกษากรณีผู้ขับขี่รถ เมาสุรา*(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.(2551).*โครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์สินใช้ ค่าปรับและมาตรการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการยุติธรรม.
คณิต ฒ นคร. (2537).*หลักกฎหมายและพื้นฐานการเข้าใจ*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
งามพิศ สัตย์สงวน.(2545).*พฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: เท็กซ์แอนด์ เจอร์นัลพับลิเคชั่น.

- เซาว์ ผอมนะ. (2548). ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำความผิด กฎหมาย :
ศึกษากรณีจังหวัดหนึ่งในภาคใต้(วิทยานิพนธ์ปริญญาโท). ภูเก็ต:
มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
- เดชา สังขวรรณ.(ม.ป.ป.). กระบวนทัศน์และยุทธศาสตร์เชิงระบบในการพัฒนาพหุติสนัยผู้กระทำ
ผิด(เอกสารวิชาการ). กรุงเทพฯ:สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม.
สำนักงานกิจการยุติธรรม.
- ทัศน์พล บู่หลง.(2544). การใช้ดุลพินิจของตำรวจจราจรในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร:
ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล9(วิทยานิพนธ์ปริญญาโท).
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เบญจพร สันติเวส. (2550). มาตรการบังคับโทษกักขังในสถานที่อื่นซึ่งมิใช่สถานที่กักขัง
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทผลงานนักศึกษา ปริญญาเอกนิติศาสตร์).
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.