

มาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
THE LEGISLATIVE MEASURE IN PENALTY DRIVER CAR EXPANSION WHILE DRUNK
OR OTHERLY LIQUOR
OF TRAFFIC LEGISLATION B.E. 2522

สังเวียน เทพผา¹

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ มีการกระทำความผิดซ้ำขึ้นอีก วิธีการวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาจากเอกสารแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายทั้งของต่างประเทศและของประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผลการวิจัยพบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราเอาไว้ในมาตรา 160 ตรี ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เด็ดขาดได้อย่างเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และครั้งต่อไปอีก และเป็นเหตุให้

ผู้อื่นได้รับความเสียหายหรือถึงแก่ความตาย และโทษที่ผู้กระทำได้รับคือกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบันยังอิงอยู่กับการกระทำ โดยประมาทจำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรจะมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา กรณีที่ผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราแล้วไปชนผู้อื่นเสียชีวิตให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 290 ด้วย

จึงควรต้องเสนอแนะให้มีการจึงควรต้องเสนอแนะแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี วรรคท้าย ควรจะมีการบัญญัติ และเพิ่มอัตราโทษดังนี้ “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ถึง 15 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

คำสำคัญ: การเพิ่มโทษ ผู้ขับรถ เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

¹คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยปทุมธานี

Abstract

The research of this study to protect the objective for studies legislative measure in penalty driver car expansion while drunk or otherly liquor follow act of traffic legislation by B.E., 2522 in case of driver ride a car while drunk or otherly liquor doesn't revere to build the penalty provisions of a law there is mistake repeated behaviour goes up again the way researches this is the education researches quality manner by study from idea document theory and both of imported goods law and of Thailand at pertaining to something legislative measure in penalty driver car expansion while drunk or otherly liquor follows act of traffic legislation by B.E.2522.

The research result meets that act of traffic legislation by B.E. 2 5 2 2 driver penalty ride to drive a car while drunk take in sections 160 punishing doer base mistake drive a car while drunk can not halt mistake doer chastenedly anyway because of when mistake behaviour will for the first already time has mistake behaviour time that 2 time that 3 and time build to go to again and cause others receive the damage or arrive at old the death and the penalty that the doer receives to are do in negligence cause others arrive at to the death which

penalty rate is ining now still is based on with the behaviour in negligence imprison 10 not exceed year only then should have penalty driver expansion rides to drive a car while drunk in case of a driver rides to drive a car while drunk already go to bump against others die give regarded as guilty in the charge kills others unintentionally follow section 2 9 0 Criminal Codes.

The researcher would suggest to must guide have something then should must guide correct add act of traffic legislation by section 160 B.E.2522 a space is rear should have the enactment and enhance penalty rate as follows if mistake behaviour follows one space causes others arrive at to the death , the doer must the punishment imprisons since 3 arrive at 15 year and fine since 60,000 a baht arrive at 200,000 a baht and give the court orders to withdraw the licence.

Keywords: Penalty expansion, Driver, Drunk or Otherly liquor.

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุสำคัญของประการหนึ่งซึ่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ผู้ที่เมาแล้วขับจำนวนมากคิดว่าเมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณมากตนเองยังคงขับรถได้ และพบอีกว่าผู้บาดเจ็บอย่างรุนแรง

จากพาหนะทุกประเภทที่มีเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ ก่อนเกิดเหตุ ถ้าสามารถลดอุบัติเหตุจากคนมาได้ ร้อยละ 50 จะเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่จะลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาของ Lapham และคณะในปี 1998 (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. 2546 : 45) พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จราจรมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ซึ่งสูงกว่าผู้ป่วยฉุกเฉินปกติถึง 8 เท่า สอดคล้องกับรายงานขององค์การอนามัยโลก (ไวพจน์ กุลาชัย. 2555 : 1) ที่ระบุว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่เข้ามาทำการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงร้อยละ 44 จากการศึกษาเชิงลึกในกลุ่มตัวอย่างที่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 1,000 คน พบว่า แอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุถึง ร้อยละ 36 ส่วน Phuvichit and Udomsade ระบุว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในประเทศไทยมีอัตราสูงเกินกว่าร้อยละ 50 จากการรายงานสถานการณ์ และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2555 พบว่าคนไทยต้องบาดเจ็บนอนโรงพยาบาลจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2555 จำนวน 110,777 คน พิกัดจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 5,000 คน (บัณฑิต ศรีไพศาล 2549 : 10)

อุบัติเหตุเกิดขึ้นมากในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เพิ่มขึ้นจากช่วงปกติเกือบ 2 เท่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ 16.00-19.59 น. ร้อยละ 30 เดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมา คือเดือนมีนาคม และมกราคม สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจำนวนตามกลไกสูงสุด คือ การชนร้อยละ 57 พาหนะล้มคว่ำ ร้อยละ 41 ผู้ขับ

ขี่รถ ทุกประเภทที่บาดเจ็บมีการดื่มสุราร้อยละ 33.25 พบผู้ขับขี่รถอีแต่นสูงสุด ร้อยละ 35.90 รองลงมา รถมอเตอร์ไซด์ส่วนบุคคลร้อยละ 34.93 รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.41 และรถยนต์กระบะร้อยละ 32.16 กลุ่มวัยรุ่น และวัยทำงานอายุ 15 - 29 ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดถึงร้อยละ 36.96 โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี เป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ 16.06 (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) รณรงค์ เมาไม่ขับ, 2561)

การเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันสาเหตุหลักเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราส่งสร้างความเสียหายให้กับประเทศชาติอย่างมหาศาล ทางรัฐบาล และองค์กรอิสระ เช่น มูลนิธิเมาไม่ขับได้ร่วมกันรณรงค์ และแก้ปัญหาเมาไม่ขับมาโดยตลอด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันปีใหม่ สงกรานต์ จะมีการรณรงค์โฆษณาให้ประชาชนพึงตระหนักถึงอันตรายของการเมาแล้วขับ แต่ก็ไม่สามารถที่จะหยุดยั้ง หรือมีมาตรการที่จะให้ประชาชนหยุดดื่มสุราขณะขับรถได้ จึงต้องใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับ โดยเฉพาะพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 มีบทบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจเรียกคนขับรถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ เพื่อมุ่งให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของคนขับรถ และประชาชนบนท้องถนน แต่คนขับจะมีกลยุทธ์ในการหลบเลี่ยง เช่น การประวิงเวลาในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ หรือปฏิเสธการตรวจวัด โดยอ้างว่าเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่ได้มาตรฐาน หรือกล่าวหาว่า เจ้าพนักงานตำรวจเลือกปฏิบัติคดีเมาแล้วขับ จึงมี

แนวโน้มไม่ดีขึ้น ในประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร สวีเดน เครือรัฐออสเตรเลีย แก้ปัญหาโดยการกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงทั้งยังสามารถสืบไปถึงแหล่งผู้ที่มาแล้วขับไปตีแอลกอฮอล์เพื่อลงโทษผู้ที่ก่อให้เกิดการกระทำผิดบางประเทศ เปิดธุรกิจส่งคนกลับบ้าน (ไวพจน์ กุลาชัย. 2555: 16)

สำหรับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราเอาไว้ในมาตรา 160 ตร

มาตรา 160 ตร ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบ

อนุญาตขับขี่

จะสังเกตเห็นว่าบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นการลงโทษตามความรุนแรงของการกระทำ และส่วนมากศาลมักจะมีคำพิพากษารอการกำหนดโทษ หรือรอการลงโทษ แล้วให้ผู้กระทำความผิดบำเพ็ญประโยชน์ หลังจากนั้นก็จะมีการกระทำความผิดซ้ำอีกในระยะเวลาไม่นานนับจากการกระทำความผิดครั้งก่อน ซึ่งสาเหตุอาจเกิดจากบทกำหนดโทษตามมาตรา 160 ตร ที่ศาลใช้ในการลงโทษมีอัตราเบาเกินไป ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัว แล้วไปกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนโดยทั่วไปในการใช้รถใช้ถนน

ผู้วิจัยจึงเห็นว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราเอาไว้ในมาตรา 160 ตร ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เด็ดขาดได้อย่างเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้วจะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และครั้งต่อไปอีก ซึ่งปรากฏตามสถิติการกระทำความผิดที่รายงานโดยอธิบดีกรมคุมประพฤติและประธานมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย ดังนั้นจึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องปรามผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา สภาพของปัญหา แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายของไทย และต่างประเทศเพื่อเป็นมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

3. เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

สมมุติฐานการวิจัย

การตรวจสอบหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถ เป็นหลักฐานสำคัญในการที่จะดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) และบทลงโทษผู้กระทำความผิดตาม มาตรา 160 ตรี ไม่ทำให้ผู้ซึ่งกระทำความผิดฐานขับรถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษแต่อย่างใด ดังนั้นหากแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้มีบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำเป็นเพิ่มโทษให้หนักขึ้นสำหรับความผิดซ้ำแต่ละครั้งจะทำให้ลดปริมาณผู้กระทำความผิดฐานเมาขับลงได้

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งเน้นศึกษาสภาพปัญหา แนวคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กฎหมายของต่างประเทศและของไทย เกี่ยวกับแนวทางในการลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำฐานเมาแล้วขับ รวมทั้งศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายทั้งของไทย และ ต่างประเทศ ตลอดจน เสนอแนะ

แนวทาง ในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับแนวทางในการลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำฐานเมาสุราขณะขับรถ ผู้วิจัยได้ทำภาพประกอบสำหรับผู้เกี่ยวข้องกับการงานวิจัย ซึ่งสามารถแสดงเป็นภาพประกอบดังนี้

ขอบเขตวิธีการวิจัย

เนื่องจาก การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัย เชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเป็นการวิจัย ข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ศึกษาและวิเคราะห์ ข้อมูลที่ได้จากแนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับแนวทางในการลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำฐานเมาแล้วขับ โดยศึกษาจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง คำพิพากษาศาลฎีกา ข้อมูลทาง อินเตอร์เน็ต บทความในวารสาร ตำราต่างๆทั้งของ ต่างประเทศ และ ของประเทศไทย

ประโยชน์ที่จะได้รับการวิจัย

1. ทำให้ทราบความเป็นมา สภาพของปัญหา แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2. ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายของไทย และต่างประเทศเพื่อเป็นมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

3. ทำให้ทราบและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้เกี่ยวกับ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

4. ทำให้ได้ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมมาตร

การทางกฎหมายในการเพิ่มโทษผู้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

สรุปผล อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยพบว่าจากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญการบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราในปัจจุบันยังไม่มี ความเหมาะสม เนื่องจากอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) กำหนดอัตราโทษไว้ไม่สูง ผู้ขับขี่ไม่มีความเกรงกลัวต่อ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่อย่างใด เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ยังคงฝ่าฝืนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ แม้ภาครัฐจะพยายามหาวิธีที่จะไม่ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถที่จะยับยั้งผู้ดื่มแอลกอฮอล์ได้กลับมีผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มี การบังคับใช้ที่เข้มงวด ผู้ขับขี่ยังสามารถต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ เนื่องจากความเป็นพรรคพวก เพื่อนฝูง ญาติสนิท หรือผู้บังคับบัญชาเป็นผู้สั่ง หรือขอร้องให้ปล่อย จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาลดผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา โดยการกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้น เพื่อทัดเทียมกับอัตราโทษที่นานาอารยประเทศกำหนดไว้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราเอาไว้ใน มาตรา 160 ตรี ใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดให้เด็ดขาดได้อย่างเด็ดขาด

เนื่องจากเมื่อได้มีการกระทำความผิดครั้งแรกแล้ว จะมีการกระทำความผิดครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และครั้งต่อไปอีก ซึ่งปรากฏตามสถิติการกระทำความผิดที่รายงานโดยอธิบดีกรมคุมประพฤติและประธานมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย ดังนั้นจึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องปรามผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

ข้อเสนอแนะ

จึงควรต้องเสนอแนะแก้ไขเพิ่มเติม ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ควรจะปรับเปลี่ยนจากการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบันยังอิงอยู่กับการกระทำ โดยประมาทจำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรา มากถึง 6 เท่า ดังนั้นในกรณีที่ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราแล้วไปชนผู้อื่นเสียชีวิตให้ถือว่ามีความผิดในข้อหาฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 290 ด้วย ซึ่งต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 15 ปี

ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี วรรคท้าย ควรจะมีการบัญญัติ และเพิ่มอัตราโทษดังนี้ “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 – 15 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

บรรณานุกรม

- บัณฑิต ศรไพศาล. (2549). การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย. *วารสารคลินิก*, 22(1 มกราคม 2549), 7-13.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96/ตอนที่ 8/ฉบับพิเศษ หน้า 1/29 มกราคม 2522.
- ไวพจน์ กุลาชัย. (2555). รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย, รายงานการวิจัย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง กลุ่มงานวิจัย และพัฒนาสำนักงานวิจัย และความร่วมมือระหว่างประเทศ. (2551). สรุปสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบปี พ.ศ. 2549 กับปี พ.ศ. 2550. [Online]. Available URL: <http://Statistic.ftp. Police.go.th/traff~ main.htm/> 2561 (มกราคม 13).
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) *รณรงค์เมาไม่ขับมูลนิธิเมาไม่ขับ*. ข้อมูลจาก <http://www.thaihealth.or.th/tag/มูลนิธิเมาไม่ขับ>. ค้นพบ 2 ธันวาคม 2561