

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษและการทดสอบผู้ขับขี่ขณะมีเมามาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและกฎหมายทั้งภายในและต่างประเทศที่เกี่ยวกับการกำหนดโทษและการทดสอบผู้ขับขี่ขณะมีเมามา และได้นำเอกสารมาอภิปรายได้ผลดังนี้

1) ปัญหาในการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ กรณีเคยกระทำความผิดฐานขับขี่รถขณะมีเมามาโทษที่กำหนดแก่ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถขณะมีเมามา นั้น ตามกฎหมายไทยได้มีการบัญญัติเอาไว้ใน มาตรา 160 ตรี แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งบัญญัติไว้ ดังนี้

มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จะเห็นได้ว่ามีทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ รวมไปถึงยังมีมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษ ได้แก่ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่ในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะมีเมามาสุรานั้น ส่วนใหญ่ในการพิพากษา มักจะตัดสินลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิด โทษจำคุกจะให้รอลงอาญาเอาไว้ ดังนั้น แม้จะมีการเพิ่มโทษจำคุกกรณีผู้ขับขี่ขับรถขณะมีเมามา จากเดิมจำคุกไม่เกินสามเดือน เป็นจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ก็ไม่มีผลเป็นการยับยั้งผู้กระทำความผิดได้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดฐานไม่ได้ถูกจำคุกเพื่อให้เกิดความเกรงกลัว ซึ่งในความผิด

ฐานมาแล้วจับก็เคยปรากฏกรณีศาลตัดสินให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษจำคุกโดยไม่รอลงอาญา แต่ก็มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นเมื่อเทียบกับปริมาณคดีมาแล้วจับที่เกิดขึ้น ทั้งการพักใช้ใบอนุญาตจับของผู้กระทำความผิดนั้น เมื่อพ้นจากระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตจับแล้ว ผู้กระทำความผิดก็สามารถที่จะเข้ารับการทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตจับใหม่ได้ ไม่มีมาตรการที่จะแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และไม่มีการสร้างความมั่นใจให้กับชุมชนว่าผู้กระทำความผิดนั้น จะไม่กระทำความผิดแบบเดิมซ้ำอีก หากเพียงแต่ว่าในวันที่ผู้กระทำความผิดกลับเข้ามารับการทดสอบใบอนุญาตจับนั้น ผู้กระทำความผิดสามารถที่จะผ่านการทดสอบซึ่งเป็นการทดสอบที่เหมือนกับบุคคลทั่วไปได้ หลังจากได้รับใบอนุญาตจับมาแล้ว ผู้กระทำความผิดก็สามารถที่จะจับขังยานพาหนะได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้กระทำความผิดจึงไม่มีความเกรงกลัวในตัวกฎหมาย เนื่องจากหากผู้กระทำความผิดถูกพักการใช้ใบอนุญาตจับ ก็เพียงแต่รอให้พ้นระยะเวลาที่ถูกพักใช้แล้วจึงกลับไปเข้ารับการทดสอบ ทำใบอนุญาตจับได้ดังเดิม จึงจะเห็นได้ว่าการลงโทษในความผิดฐานมาแล้วจับในปัจจุบันไม่สามารถยับยั้งการกระทำผิดของผู้กระทำความผิดได้

ส่วนพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องมาแล้วจับไว้ในมาตรา 57 ณ ดังนี้

มาตรา 57 ณ ในขณะขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะ

(1) ไม่สูบบุหรี่ หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าวหรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสาร

(3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น

(4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(5) ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(6) ไม่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

และได้มีการกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรา 57 ณ (3) และ (6) เอาไว้ในมาตรา 66/3 ซึ่งมีระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับจะเห็นได้ว่าในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้น ใช้บังคับแก่ผู้ขับรถยนต์สาธารณะ

หรือรถจักรยานยนต์สาธารณะเท่านั้น ไม่ได้ใช้บังคับแก่ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะทั่ว ๆ ไปอีกทั้งโทษที่กำหนดเอาไว้ก็มีความรุนแรงน้อยกว่าโทษที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี อีกด้วย

2) ปัญหาการทดสอบผู้ขับขี่ถึงความมีนเมา

การทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี่ตามกฎหมายไทยนั้น ได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ กฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้ปรับปรุงแก้ไข ข้อ 3 (1) ของกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งตามกฎหมายนั้น ได้มีการกำหนดวิธีที่ใช้ตรวจสอบสมรรถภาพของผู้ขับขี่ขณะมีนเมา ด้วยการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกาย โดยกำหนดวิธีการตรวจวัดเอาไว้ 3 วิธี ดังนี้

(1) ตรวจวัดลมหายใจ

(2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(3) ตรวจวัดจากเลือด

ซึ่งปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎกระทรวงกำหนดนั้น มีดังนี้

กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณีดังต่อไปนี้
มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(1) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(2) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(3) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้

(4) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายไทยนั้น มีการตรวจวัดสมรรถภาพผู้ขับขี่ไว้เพียง 3 วิธี ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นวิธีการตรวจวัดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายทั้งสิ้น โดยไม่มีการกำหนดถึงการตรวจวัดสมรรถภาพในการขับขี่อยู่เลย เพียงแต่สันนิษฐานโดยอาศัยปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นตัวชี้วัดเท่านั้น หากกรณีที่ผู้ขับขี่ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายตามวิธีข้างต้นแล้ว ปริมาณแอลกอฮอล์ที่ได้นั้นไม่เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด ก็จะไม่สามารถลงโทษบุคคลนั้นตามกฎหมายได้ จึงควรมีการกำหนดวิธีการตรวจวัดสมรรถภาพผู้ขับขี่ควบคู่ไปกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายด้วย เช่น การให้ผู้ขับขี่เดินเป็นเส้นตรง การทดสอบการทรงตัวของผู้ขับขี่ เป็นต้น

3) ปัญหาการควบคุมป้องกันผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถขณะมีเมามีให้กระทำความผิดซ้ำ

ในประเทศไทยนั้นมีการป้องกันผู้กระทำความผิดไม่ให้กลับมากระทำความผิดซ้ำด้วยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือแม้กระทั่งการติดกำไลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Monitoring) ที่รู้จักกันในชื่อ “EM” ไว้ที่ตัวผู้กระทำความผิด โดยศาลมีคำสั่งห้ามไม่ให้ออกจากที่พักในช่วงเวลากลางคืน แต่อย่างไรก็ดี ในการใช้งานจริง พบว่ามีการทำลายกำไลอิเล็กทรอนิกส์อยู่หลายกรณี ไม่ว่าจะเป็นการทุบทำลาย หรือการแทรกแซงสัญญาณอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้กำไลอิเล็กทรอนิกส์นั้นไม่สามารถใช้งานได้ ดังจะเห็นได้ตามข่าวที่มีการออกอากาศอยู่เรื่อยไป

หากเราพิจารณาถึงมาตรการการป้องกันของต่างประเทศ จะพบว่ามีมาตรการที่น่าสนใจหลายอย่าง เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา หากพบว่ามีผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถขณะมีเมามี ตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป เจ้าหน้าที่จะทำการติดเครื่องมือที่เรียกว่า Ignition Interlock ไว้ภายในตัวรถ ซึ่งเครื่องมือดังกล่าว จะทำหน้าที่เป็นเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากลมหายใจ ซึ่งเป็นอุปกรณ์ล้อการสตาร์ทเครื่องยนต์ โดยที่ผู้ขับขี่จะต้องเป่าลมหายใจใส่เครื่องและปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดออกมาได้ ต้องไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่จึงจะสามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรที่จะมีมาตรการอย่างอื่น ที่สามารถป้องกันการกระทำความผิดซ้ำของผู้ที่เคยกระทำความผิดมาแล้วที่มีประสิทธิภาพ เช่น การใช้เครื่องมือ Ignition Interlock หรือติดตั้งเครื่องมือระบุตำแหน่ง GPS เพื่อบ่งบอกถึงพฤติกรรมการขับรถ ว่าขับรถอยู่ในช่องทางเหมือนวิญญูชนทั่วไปหรือไม่ เป็นต้น

หลังจากที่ผู้เขียนได้ศึกษาถึงข้อกำหนดและปัญหาต่างที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะมีประเด็นที่ต้องวิเคราะห์ คือ มาตรการในการลงโทษในกรณีการกระทำความผิดฐานขับขีรถขณะมีเมามีในขณะมีเมามีนั้น มีเพียงพอที่จะสามารถยับยั้งการกระทำความผิดที่จะเกิดขึ้นหรือยับยั้งไม่ให้ผู้ที่กระทำความผิดแล้วไปกระทำความผิดซ้ำได้หรือไม่ ซึ่งจากที่พิจารณาถึงปัญหาและมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยนั้นมีทางเลือกในการลงโทษไม่มากนัก ซึ่งหากเปรียบเทียบกับต่างประเทศ อย่างประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีทางเลือกในการลงโทษผู้กระทำความผิดอยู่มากมาย ไม่ว่าจะเป็น การทำงานบริการสังคม การกักขังที่บ้าน ศูนย์เลี้ยงโทษจำคุก ศูนย์กักขังผู้ถูกคุมความประพฤติ การคุมความประพฤติแบบค่ายฝึกทหาร รวมไปถึงการคุมความประพฤติแบบเข้มงวด ซึ่งช่วยให้ประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถที่จะปรับใช้มาตรการในการลงโทษให้เหมาะสมกับ

ประเภทของผู้กระทำความผิด ความหนักเบาของการกระทำ ซึ่งจะทำให้สามารถยับยั้งการกระทำ ความผิดที่จะเกิดขึ้นอีกในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรการในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของประเทศอังกฤษและของมลรัฐ แคลิฟอร์เนีย ก็เป็นมาตรการที่น่าสนใจสำหรับการนำมาปรับใช้ โดยการตรวจวัดของประเทศ อังกฤษนั้นจะมีทั้งการตรวจสอบวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ รวมไปถึงการตรวจสอบผู้ขับขี่ ว่ามีความบกพร่องหรืออยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมขับขี่ โดยการสังเกตอาการและปฏิบัติการ ตอบสนองทางร่างกายของผู้ขับขี่ด้วย ส่วนของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย นั้น ก็มีการกำหนดการทดสอบ ความมีสติภาคสนาม เช่นการ ทดสอบการเดินและหมุนตัว การทดสอบยื่นขาเดียว เป็นต้น ซึ่งบุคคล แต่ละคนนั้น มีข้อจำกัดที่แตกต่างกัน การที่ปริมาณระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่ถึงเกณฑ์ที่ กฎหมายกำหนด ก็ไม่ได้หมายความว่าผู้นั้นจะ ไม่มีความบกพร่องหรืออยู่ในสภาพที่พร้อมขับขี่ ในทางกลับกัน การที่ปริมาณระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ก็ไม่ได้หมายความว่าผู้นั้นจะมีความบกพร่องหรือในสภาพที่มันเหมาะสม การตรวจสอบว่าผู้ขับขี่อยู่ใน สภาพที่พร้อมจะขับขี่ยานพาหนะหรือไม่ จึงเป็นมาตรการสำคัญที่ควรนำมาใช้อย่างยิ่ง

มาตรการที่น่าสนใจในการลงโทษของประเทศฝรั่งเศส นั้น คือ การที่มีการจำกัดสิทธิ ต่างๆของผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะเป็นการพักใบอนุญาตขับขี่ การห้ามขับขี่ยานพาหนะบาง ประเภท การห้ามร้องขอให้ออกใบอนุญาตขับขี่ฉบับใหม่ตามระยะเวลาที่กำหนด รวมไปถึง การบังคับให้เข้ารับการอบรม เพื่อความสำนึกถึงความปลอดภัยบนทางหลวง โดยผู้กระทำความผิด ต้อง ออกค่าใช้จ่ายด้วยตัวเอง ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยากในการใช้ชีวิตประจำวันของผู้กระทำความผิด เสียค่าใช้จ่าย รวมไปถึงเสียสิทธิต่าง ๆ ด้วย