



การกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่รถ ในขณะมีเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น

สุรศักดิ์ มีบัว *

บทคัดย่อ

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับขี่รถขณะมีเมาสุราเป็นสาเหตุหลักในการเสียชีวิตของคนไทยแม้ว่าหน่วยงานภาครัฐจะกำหนดนโยบายต่างๆในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ส่วนหนึ่งมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถขณะมีเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นยังมีอัตราโทษไม่เหมาะสมกับลักษณะของการกระทำความผิดได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายอาญาพบว่าในทางปฏิบัติศาลจะใช้ดุลยพินิจพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดว่าเป็นการกระทำโดยประมาททำให้ไม่สอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่มีประสิทธิภาพในการยับยั้งผู้กระทำความผิดเท่าที่ควรจะเป็น ทำให้จำนวนผู้กระทำความผิด จำนวนการเกิดอุบัติเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้เสียหายยังคงสูงอย่างต่อเนื่องแต่อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกของหลายๆประเทศพบว่า มีอัตราโทษที่รุนแรงกว่า และศาลจะพิจารณาพิพากษาว่ามีใช่การกระทำความผิดโดยประมาท แต่เป็นการกระทำความผิดโดยเจตนาประมาทย่อมเล็งเห็นผล เพราะผู้กระทำความผิดย่อมเล็งเห็นได้ว่าการขับขี่รถในขณะมีเมาสุราอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองและผู้อื่น ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าการเพิ่มอัตราโทษทางกฎหมายให้สูงขึ้นย่อมเป็นการแก้ไขปัญหาเพื่อยับยั้งการกระทำความผิดดังกล่าวได้

คำสำคัญ : พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522/ มีเมาสุรา/ อัตราโทษ

* อาจารย์ประจำ สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา



Determining the appropriate penalty for the driver while intoxicated which has caused the damage to the others

Surasak Meebua^{*}

Abstract

Road accident, are the cause by driving while intoxicated which is the main reason of death of Thai people. Although, the government agencies have set the policies to address this issue , but they are unable to solve all of them. One part which comes from the relevant law about driving while intoxicated is that the penalty is not appropriate with the kinds of the offenses, included in The Land Traffic Act. 1979. In addition, with consideration of the Criminal Code, finding that the court will use discretion and judge in order to punish by penalty to the offender. Punishment that is imposed because of negligence make it inconsistent to the Deterrence Theory. As a result, the people is not afraid of law and the lack of effective to inhibit the offender as they should be. These make the number of the offender, the accident, the injury and the death of the sufferers are still high continuously. However, considering by The Land Traffic Law of many countries, it was found that there are a strong legal penalty that the court will judge, it is not an offense by negligence. But it was offense committed foreseen because the offender foresee the result.

Keywords : The Land Traffic Act 1979/ Intoxicated/ Penalty

บทนำ

ปัจจุบันสถิติการเสียชีวิตของประชากรในประเทศไทย พ.ศ. 2556 พบว่าสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญได้แก่ โรคมะเร็งจำนวน 67,694 คนและการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 32,427 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2556) จากข้อมูลจะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักการเสียชีวิตของคนไทย รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ.2556 (Global status report on Road Safety 2013) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกพบว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 ของโลก กล่าวคือ เสียชีวิตถึง 38.1 คนต่อประชากร 100,000 คน รองจากประเทศเกาเหลือนีอูเอ และสาธารณรัฐโดมินิกันและล่าสุดจากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก (Global status report on Road Safety 2015) พบว่า พ.ศ.2558 มีอัตราผู้เสียชีวิตจาก

^{*} Lecturer of Law Program, Faculty of Humanities and Social Sciences, Suan Sunandha Rajabhat University



อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นมาอยู่ในอันดับ 1 ของโลก กล่าวคือ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 36.2 คน ต่อประชากร 100,000 คน ส่วนลำดับ 2 คือประเทศมาเลเซีย ซึ่งเสียชีวิต 35 คน ต่อประชากร 100,000 คน (World Health Organization, 2015)

จะเห็นว่าข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นและยังทวีความรุนแรงมากที่สุดของโลกก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตซึ่งเป็นอันตรายอย่างหนึ่งที่บ่อนทำลายความมั่นคงของทรัพยากรมนุษย์ที่มีค่าความสูญเสียต่อร่างกายและอวัยวะต่างๆซึ่งส่งผลต่อความยากลำบากสำหรับการใช้ชีวิตต่อไป นอกจากนี้นำมาซึ่งความสูญเสียต่อทรัพย์สินอันเป็นความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจอย่างประเมินค่าไม่ได้และยังก่อให้เกิดความสูญเสียด้านสังคมต่างๆ กล่าวคือ ผู้ประสบอุบัติเหตุย่อมเกิดความเจ็บปวด หวาดกลัว เสียขวัญ และเป็นทุกข์ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตตามปกติโดยพบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตหรือพิการเป็นผู้ที่เป็นกำลังหลักของครอบครัว ทำให้ครอบครัวหรือลูกหลานต้องแบกรับภาระจากผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังส่งผลกระทบโดยตรงต่อบริการสุขภาพ กล่าวคือ รัฐต้องสูญเสียงบประมาณมหาศาลในการจ้างบุคลากรที่มีอยู่อย่างจำกัดสำหรับการดำเนินการต่างๆ ได้แก่ ค่าจ้างแพทย์ พยาบาล ค่ายาและค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาพยาบาลผู้ได้รับผลกระทบจากการขับรถในขณะมีเมาสุราทั้งที่ความสูญเสียและปัญหาเหล่านี้สามารถป้องกันได้ อีกทั้งยังรวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับคดีต่างๆในการฟ้องร้องดำเนินคดีไม่ว่าจะเป็นตำรวจ พนักงานอัยการ และผู้พิพากษาเป็นต้น อุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างต่อเนื่องและยาวนาน สมควรที่ภาครัฐต้องเข้ามาแก้ไขและดูแลอย่างจริงจัง

จากข้อมูลในปัจจุบันพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนซึ่งมีความรุนแรงและพบได้บ่อยครั้งมักเกี่ยวข้องกับการขับรถขณะมีเมาสุราตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้นสาเหตุการดื่มสุราเกิดขึ้นเนื่องจากการดื่มเพื่อสังสรรค์ในงานเลี้ยง หรือในโอกาสต่างๆ การดื่มเพื่อแก้ความเครียดจากปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาครอบครัว ปัญหาเศรษฐกิจ และปัญหาจากการทำงานเป็นต้น การดื่มเพื่อต้องการการยอมรับ หรือเพื่อความอยากรู้ยาทดลอง (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2555) แม้หน่วยงานและองค์กรต่างๆจะได้จัดทำโครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุจากการขับรถขณะมีเมาสุรา เช่น มูลนิธิเมาไม่ขับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฯลฯ แต่ปัญหาดังกล่าวก็ยังวนเวียนและไม่ได้หมดไปจากสังคมไทยแต่อย่างใด

ตามกฎหมายของประเทศไทยบุคคลใดมีอาการเมาสุราหรือไม่พิจารณาเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามมาตรา 43 เห็นว่าขับชื้อรถในขณะมีเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นตามอันเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และตามมาตรา 43 ตรี ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับชื้อผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับชื้อหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วยแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537)ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ

“ข้อ 1 การทดสอบผู้ขับชื้อว่าเมาสุราหรือไม่ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับชื้อซึ่งมีอยู่ 3 วิธีการตามลำดับดังต่อไปนี้

(1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%)



วิธีการตรวจหรือทดสอบให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(3) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (2) หรือ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2 กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1(3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

หากปรากฏว่าทดสอบแล้วมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามข้อ 3 แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ.2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐานดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 2,000

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับเศษ 1 ส่วน 1.3”

เนื่องจากประเทศไทยได้กำหนดมาตรการในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่เมาสุราโดยถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นผู้ขับขี่ที่เมาสุรา (กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) และถือว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 ในมาตราที่ 43(2) กล่าวคือ

“มาตรา 43 บัญญัติว่าห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น”

จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางถนนส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและไม่เสียชีวิตมากกว่าร้อยละ 60 เมื่อตรวจพิสูจน์แล้วจะพบแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด (มากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ม.ก.%))

ตาราง แสดงระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับอาการแสดงของผู้ดื่มสุรา

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (ม.ก. %)	อาการและผลต่อร่างกาย
30	สนุกสนาน ร่าเริง
50	ขาดการควบคุมการเคลื่อนไหว
100	เดินไม่ตรงทาง
200	สับสน
300	ง่วง ซึม
400	สลบ อาจถึงตาย

ที่มา: มุลนิธิเมาไม่ขับ, สุรากับอุบัติเหตุจราจร, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2559 จาก

<http://www.ddd.or.th/Contents/view/3662>

จะเห็นว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สำคัญมาจากการเมาสุรา เนื่องจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะมีความสัมพันธ์กับสมรรถภาพในการขับรถและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ



ตารางแสดงความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (ม.ก. %)	สมรรถภาพในการขับรถ	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเมื่อ เปรียบเทียบกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
50	ลดลง เฉลี่ยร้อยละ 8	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่า
80	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 12	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่า
100	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 15	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 6 เท่า
150	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 33	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่า
มากกว่า 200	ลดลงเป็นสัดส่วนกับระดับ แอลกอฮอล์ในเลือด	ไม่สามารถวัดได้เนื่องจาก ควบคุมการทดลองไม่ได้

ที่มา: มุลินธิมาไม่ขับ, สุรากับอุบัติเหตุจราจร, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2559 จาก

<http://www.ddd.or.th/Contents/view/3662>

ขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราและกำหนดเจ้าพนักงาน ผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบ พ.ศ. 2554 กำหนดในข้อ 2 กล่าวคือ “การตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุรา” หมายความว่า การตรวจหรือทดสอบหาระดับหรือปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด กล่าวคือ

“ข้อ 4 การตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

(1) เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) ซึ่งสามารถอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ถือปฏิบัติตามคู่มือวิธีการตรวจหรือทดสอบของเครื่องตรวจแต่ละผลิตภัณฑ์

(3) เมื่อตรวจหรือทดสอบตามวิธีการใน (2) แล้ว อ่านค่าพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้

(ก) มีแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าผู้รับการตรวจหรือทดสอบเป็นผู้เสพสุรา

(ข) มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าผู้รับการตรวจหรือทดสอบเป็นผู้เมาสุรา”

ในส่วนพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พบว่ายังไม่มีกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบที่ชัดเจนในการเสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น (มารียา เทพลีธา, 2559, น.225) เพียงแต่เพียงการบัญญัติโดยทั่วไป กล่าวคือ

“มาตรา 57 ณ บัญญัติว่า ในขณะขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น”



เมื่อพิจารณาการกระทำความผิดของผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นตามกฎหมายของประเทศไทยพบว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฉบับ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีเจตนารมณ์ในการใช้บังคับเฉพาะกับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถและได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (มารिया เทพสิทธิ, 2559, น.224) ทางบกไม่ว่าจะเป็นการขนคน สัตว์หรือสิ่งของ¹ กล่าวคือ มาตรา 102 (3) บัญญัติว่าในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นอีกทั้งมาตรา 40 ทวิ (1) บัญญัติห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถผู้นั้นมีอาการเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ในกรณีผู้ขับรถขับรถที่ใช้ในการขนส่งก่อให้เกิดอันตราย หรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถนั้น กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 40 ทวิ วรรคสอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นและได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถ กระทำการดังกล่าวตามมาตรา 127 จัตวา หากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 127 ทวิ วรรค 1

2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็ได้กำหนดว่าในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นตามมาตรา 57 ฉ (3) หากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 57 ฉ (3) หรือ (6) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับมาตรา 66/3

3. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ มาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไว้ในมาตรา 160 วรรค 3 กล่าวคือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาทถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แม้ต่อมาจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 11 พระราชบัญญัติจราจรทางบก(ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550² โดยการแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้น กล่าวคือ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

(1) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

² หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550

การแก้ไขดังกล่าวเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นในขณะนั้น



ถ้าการกระทำความผิดตามวรรค 1 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 ถึง 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรค 1 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 ถึง 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรค 1 เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปีถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จากอัตราโทษตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวจะเห็นว่าการกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม 3 ประเภท ได้แก่

1. การจำคุก กล่าวคือ การจำคุกเป็นวิธีการลงโทษอย่างหนึ่งโดยการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด หากผู้กระทำความผิดขับรถในขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหากการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 5 ปีหากเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปีหากเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี

2. การปรับ กล่าวคือ ตามมาตรา 28 แห่งประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติว่า “ผู้ใดต้องโทษปรับ ผู้นั้นจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาต่อศาล” การปรับแม้จะเป็นวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดอันเป็นการบังคับเอากับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดโดยตรงเพื่อตกได้แก่แผ่นดินหรือตกเป็นของหลวง (สกุลรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์, 2552, น. 27) ถือว่าค่าปรับเหล่านี้จะเป็นรายได้ของรัฐอย่างหนึ่งเพื่อเป็นการตอบแทนที่รัฐเข้ามาอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายอย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาการลงโทษด้วยวิธีการปรับผู้กระทำความผิดขับรถในขณะเมาสุราตามกฎหมายของไทยพบว่ามาตรา 160 ตรี บัญญัติให้ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับจะเห็นว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดขับรถในขณะเมาสุรามีลักษณะเป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการลงโทษโดยการปรับหรือไม่ก็ได้ เพราะกฎหมายใช้คำว่า “หรือ” เนื่องจากกฎหมายเห็นว่ายังไม่มีควมเสียหายเกิดขึ้นจึงกำหนดอัตราโทษโดยให้ศาลใช้ดุลยพินิจสำหรับการกำหนดโทษ แต่อย่างไรก็ดี หากศาลลงโทษด้วยการปรับก็สามารถสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับจำนวนขั้นต่ำตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป (ศุภวรรณ พันธุลิมาภินันท์, 2556, น.58) และจำนวนค่าปรับขั้นสูงที่สามารถสั่งปรับได้ไม่เกิน 20,000 บาท หากการกระทำความผิดเมาสุราเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หากเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 120,000 บาท และหากเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท

จะเห็นว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดทั้งการจำคุกและการปรับถือว่าเป็นการกำหนดโทษปรับแบบตายตัว (Fixed Sum) กล่าวคือ มีการกำหนดอัตราโทษขั้นสูงสุดของแต่ละฐานความผิดไว้เป็นอัตราโทษที่แน่นอน หรือในบางกรณีอาจกำหนดอัตราโทษปรับขั้นต่ำสุดของแต่ละฐานความผิดลงไปด้วย การกำหนดค่าปรับลักษณะดังกล่าวจะปรับได้ไม่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและต้องไม่ต่ำกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด (ตะวัน กิริตินวนันท์, 2557, น.15) ส่งผลให้กฎหมายมีความชัดเจนและแน่นอน



นอกจากนี้การกำหนดค่าปรับมีลักษณะที่กำหนดจำนวนค่อนข้างกว้างและห่างกันมากเกินไป ถือว่าเป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าปรับแก่ผู้กระทำความผิดมากเกินไป จึงกล่าวได้ว่าค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขาดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนในการใช้ดุลยพินิจที่เพียงพอ ก่อให้เกิดไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความลักลั่น และนำไปสู่การเลือกปฏิบัติต่อไป เนื่องจากในทางปฏิบัติศาลจะลดจำนวนค่าปรับให้แก่ผู้กระทำความผิด อีกทั้งจะเกิดปัญหากรณีศาลอาจกำหนดค่าปรับจำนวนที่แตกต่างกันสำหรับผู้กระทำความผิดแต่ละรายมากเกินไปทั้งที่มีลักษณะการกระทำความผิดเหมือนกัน ก่อให้เกิดความไม่เสมอภาคสำหรับผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางการเงินแตกต่างกัน

อีกทั้งในทางปฏิบัติศาลสามารถใช้ดุลยพินิจในการปรับจำนวนขึ้นต่ำตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ได้ กล่าวคือ ศาลใช้ดุลยพินิจพิพากษาสั่งปรับผู้กระทำความผิดขั้นต่ำเพียง 5,000 บาท หรือ 20,000 บาทหรือ 40,000 บาทหรือ 60,000 บาทแล้วแต่กรณีซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของอัตราเงินตราในปัจจุบันถือว่าเป็นจำนวนเงินที่ค่อนข้างน้อยมาก และไม่สามารถเทียบเท่าหรือชดเชยกับความเสียหายหรือผลกระทบในหลายๆด้านที่ผู้เสียหายต้องประสบ ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้เสียหาย ตลอดจนความเสียหายอย่างใดๆที่จะตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ถือว่าค่าปรับในปัจจุบันตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ตามทัศนะของผู้เขียนเห็นว่ายังไม่ก่อให้เกิดผลทั่วปวงรู้สึกเกรงกลัวต่อสภาพบังคับหรือบทลงโทษแต่อย่างใด เนื่องจากการกำหนดค่าปรับที่จะถือว่าเป็นวิธีการยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดเกิดขึ้นหรือให้เกิดขึ้นน้อยที่สุดต้องเป็นการกำหนดอัตราค่าปรับที่มีจำนวนสูงมาก (สกุรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์, 2552, น.26) กล่าวคือ ยิ่งผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลที่มีฐานะร่ำรวย หากศาลสั่งปรับเพียงเงินจำนวนดังกล่าวถือว่าเป็นจำนวนเล็กน้อยมาก ทำให้ค่าปรับในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับผลกระทบหรือความร้ายแรงที่เกิดขึ้นและไม่สอดคล้องกับฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิดแต่ละราย

จะเห็นว่าปัจจุบันตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีอัตราโทษค่อนข้างต่ำ อีกทั้งศาลมักจะใช้ดุลยพินิจไม่พิพากษาลงโทษหรือพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่ศาลใช้วิธีการลงโทษตามมาตรา 56 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายอาญา กล่าวคือ การที่จำเลยได้กระทำความผิดที่มีโทษจำคุกที่มีเหตุตามกฎหมาย แต่ศาลเห็นสมควรว่าจำเลยยังไม่ควรได้รับโทษจำคุกเพื่อให้โอกาสแก่จำเลยกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนด โดยศาลจะพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษ หรือกำหนดโทษแต่รอการลงโทษไว้แล้วปล่อยตัวไป โดยศาลจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของผู้นั้นแทนตามมาตรา 56 วรรค 2 และ 3 ซึ่งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, 2546, น.754) ตามแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical School) ซึ่งเชื่อว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นเพราะคนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ ทฤษฎีนี้เน้นการลงโทษเพื่อข่มขู่และป้องกันอาชญากรรมไม่ให้เกิดการกระทำผิดในอนาคตขึ้นอีกซึ่งการลงโทษตามทฤษฎีนี้จะมีผลเป็นการข่มขู่พบว่าต้องมีการกำหนดอัตราโทษที่สูงจนทำให้รู้สึกเกรงกลัวจนไม่กล้ากระทำความผิด โดยทฤษฎีนี้จะเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดยับยั้งเฉพาะราย (Special Deterrence) ที่มีความเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำ เป็นการข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้รู้สึกเข็ดหลาบ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวซ้ำอีก เนื่องจากได้รู้ถึงความยากลำบาก และความเจ็บปวดจากการถูกลงโทษ ทำให้ต้อง



ไตร่ตรองในการกระทำของตนมากขึ้น นอกจากนี้ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มิได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น แต่ยังเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) กล่าวคือ จะเป็นตัวอย่างให้คนทั่วไป เห็นว่าเมื่อมีการกระทำความผิดขึ้นแล้วผู้กระทำความผิดที่มีความเหมาะสม (ณรงค์ ใจหาญ และคณะ, 2549, น. 8-9) ป้องกันไม่ให้คนอื่นในสังคมกระทำความผิดแบบเดียวกัน เพราะเกรงกลัวต่อการลงโทษ เช่น การลงโทษจำคุกจะทำให้คนทั่วไปเห็นว่าทำผิดแล้วต้องติดคุก ต้องลำบาก ทำให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าทำผิด เพราะเห็นแบบอย่าง แต่ทำให้บุคคลอื่นในสังคมกลัวเกรงโทษที่จะได้รับและไม่กล้ากระทำความผิด อันว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปในตัวโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและสังคมโดยรวมอีกด้วย การลงโทษตามทฤษฎีนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ “ทฤษฎีอรรถประโยชน์” (Utilitarian Theory) ตามแนวคิดของ จอห์น สจวร์ตมิลล์ (J.S. Mill) และ “ทฤษฎีเจตจำนงเสรี” (Free will) เนื่องจากทฤษฎีดังกล่าวพิจารณาจากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกับสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ ส่งผลให้ผู้กระทำผิดได้รับโทษที่เหมาะสมสำหรับพฤติกรรมในการกระทำของตนเองทำให้บุคคลทั่วไปทราบ เกรงกลัว และไม่กล้ากระทำความผิดขึ้น ส่งผลให้การกระทำความผิดลดน้อยลงส่งผลให้เกรงกลัวต่อสภาพบังคับหรือบทลงโทษของกฎหมาย ซึ่งหากเป็นเช่นนั้นแล้วก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม ก็จะถือว่าการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม (ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, น.21)

3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กล่าวคือ นอกจากโทษการจำคุกและการปรับตามที่อธิบายไปข้างต้นแล้วยังมีการกำหนดโทษอีกประการหนึ่งซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา 160 ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ได้แก่ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิด หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ภายหลังศาลมีคำพิพากษา ซึ่งอัตราโทษที่เพิ่มขึ้นมาดังกล่าวนี้พบว่าในทางปฏิบัติก็ไม่ใช่วิธีการแก้ปัญหาที่จะสามารถบรรลุดุष्टประสงค์ของการลงโทษในความผิดขับรถขณะเมาแล้วสุราได้อย่างแท้จริง เพราะแม้ผู้กระทำความผิดจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แต่ก็สามารถขับรถในชีวิตประจำวันได้ตามปกติ เป็นเพียงการตัดความสามารถในการขับขี่ทางดินนัยเท่านั้น และส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเพียงแต่พยายามหลีกเลี่ยงการจับกุมของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจจับกุมเท่านั้น (ศุภวรรณ พันธุลีมาภินันท์, 2556, น.61)

ว่าการเมาแล้วขับนอกจากเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติข้างต้นแล้วยังเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา กล่าวคือ ศาลของประเทศไทยมักใช้ดุลพินิจพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดขับรถขณะเมาแล้วสุราว่าเป็นการกระทำโดยประมาทตามมาตรา 59 วรรค 4

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรค 4 บัญญัติว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” กล่าวคือ การกระทำความผิดขับรถขณะเมาแล้วสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 390 หากก่อให้เกิดผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 300 และหากการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 200,000 บาท ตามมาตรา 291



คำพิพากษาฎีกาเลข 4067/2550

การที่จำเลยขับรถในขณะเมาสุรา อันเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 43 (2), 160 วรรคสาม กับกรณีที่จำเลยขับรถโดยประมาทแซงรถที่อยู่ข้างหน้าไปในช่องทางเดินรถขวามือในขณะที่ผู้ตายขับสวนมา เป็นเหตุให้ชนรถจักรยานยนต์ของผู้ตายเสียหายและทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 และ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 43 (4), 157 นั้น เป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย จึงเป็นการกระทำความผิดเดียว ต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุด

คำพิพากษาฎีกาที่ 1141/2553

พนักงานอัยการได้ฟ้องจำเลยขับรถในขณะเมาสุรา จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาลงโทษจำเลยไปแล้ว การที่จำเลยขับรถในขณะเมาสุรา อันเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (2), 160 วรรคสาม (เดิม) กับกรณีที่จำเลยซึ่งมีอาการมีเมาสุราขับรถในลักษณะสายไปมาบนท้องถนนและขับล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถที่แล่นสวนมาเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุชนกับรถยนต์ที่มีผู้เสียหายที่ 1 ขับ และมีผู้เสียหายที่ 2 นั่งไปด้วยได้รับความเสียหาย และผู้เสียหายที่ 2 ได้รับอันตรายสาหัส อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 และ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4), 157 นั้น เป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้เสียหายที่ 2 ได้รับอันตรายสาหัส จึงเป็นการกระทำอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท หากใช้หลายกรรมต่างกันไม่ เมื่อคดีก่อนศาลมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดลงโทษจำเลยในความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราแล้วสิทธิที่โจทก์จะนำคดีมาฟ้องจำเลยในการกระทำเดียวกันนั้นเป็นคดีนี้ย่อมระงับไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (4)

เมื่อพิจารณาอัตราโทษตามกฎหมายของต่างประเทศสำหรับความผิดอาญาแก่ผู้กระทำความผิดขับรถขณะมีเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นพบว่าในหลายประเทศมีการแก้ไขกฎหมายเพื่อแยกว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาท (negligent or crime of intent) จนในเวลาต่อมาผู้พิพากษามักจะวินิจฉัยว่าการกระทำความผิดดังกล่าวไม่ใช่การกระทำโดยประมาทเพราะการที่ผู้กระทำความผิดดื่มสุราจนมีเมาซึ่งรู้อยู่แล้วว่าไม่สามารถที่จะควบคุมสติของตนได้ก็ควรที่จะไม่ขับขี้นพาหนะทางบก แต่อย่างไรก็ดี เมื่อผู้กระทำความผิดกลับฝ่าฝืนจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นไม่ว่าทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ได้แก่ ความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจ หรือความเสียหายจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แต่ถือว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำโดยเจตนาประเภทย่อมเล็งเห็นผลหรือเจตนาโดยอ้อม กล่าวคือผู้กระทำความผิดย่อมเล็งเห็นถึงความเสียหายที่ผู้อื่นจะได้รับว่าจะเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนเท่าที่จิตใจของบุคคลในฐานะเช่นนั้นจะเล็งเห็นได้ (จิตติ ดิงศักดิ์, 2525, น.198)

ตัวอย่าง ประเทศญี่ปุ่น ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร หรือประมวลกฎหมาย (Civil Law) เหมือนกับประเทศไทย ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจประเทศหนึ่งของโลก เพราะประชากรในประเทศปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และกฎหมายอย่างเคร่งครัด กล่าวคือ เมื่อพิจารณาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน พบว่าญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนนมากที่สุดประเทศหนึ่งของโลก



กล่าวคือ หากผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกแห่งประเทศญี่ปุ่น(The Japanese Road Traffic Act) ที่ได้รับการยกเว้นใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 กันยายน ค.ศ. 2007 เป็นต้นมา กล่าวคือ ตามมาตรา 65(1) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกแห่งประเทศญี่ปุ่น (The Japanese Road Traffic Act) บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสุรา³ หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน⁴ ตามมาตรา 117-2-2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกแห่งประเทศญี่ปุ่น (The Japanese Road Traffic Act) (มาริยา เทสึททา, 2559, น.156)

ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ถือว่ามีความผิดฐานขับรถในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสุราตามมาตรา 44-3 บัญญัติว่า ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าฝ่าฝืนมาตรา 117-2-2(i) ต้องมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ 0.3 มิลลิกรัมต่อเลือด 1 มิลลิตร หรือมีแอลกอฮอล์เกินกว่า 0.15 มิลลิกรัมต่อลมหายใจ 1 ลิตร⁵

หากผู้กระทำความผิดขับรถในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสุราแล้วเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต จะมีความผิดฐานขับรถอันตรายอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิตต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งเป็นโทษที่หนักกว่ากระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายที่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 7 ปี หรือปรับไม่เกิน 100,000 เยนถือว่ามิบทลงโทษที่รุนแรงเสมือนความผิดฐานฆ่าคนตาย จากสาเหตุดังกล่าวนี้เองที่ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราโทษที่เข้มงวดและเหมาะสมกับสภาพการกระทำความผิดโดยจะพิพากษาว่าผู้กระทำความผิดกระทำโดยเจตนาซึ่งจะมีอัตราโทษสูงกว่าการกระทำโดยประมาททำให้การบังคับใช้กฎหมายสามารถทำได้อย่างเคร่งครัด ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศญี่ปุ่นลดลงอย่างต่อเนื่อง

สรุป

จากเหตุผลที่ผู้เขียนได้กล่าวไปจะเห็นว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถขณะมึนเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีอัตราโทษต่ำเกินไปและการลงโทษผู้กระทำความผิดดังกล่าวตามประมวลกฎหมายอาญาล้มเหลวในการลงโทษผู้กระทำความผิดว่าเป็นการกระทำโดยประมาท หรือการใช้ดุลยพินิจพิพากษาการลงโทษซึ่งผู้เขียนเห็นว่ายังมีความไม่เหมาะสมตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ซึ่งเป็นทฤษฎีการลงโทษประการหนึ่งทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อสภาพบังคับของกฎหมายและทำให้ไม่ประสบความสำเร็จในการยับยั้งผู้กระทำความผิดเท่าที่ควรจะเป็น ส่งผลให้จำนวนผู้กระทำความผิด จำนวนการเกิดอุบัติเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้เสียหายยังคงสูงอย่างต่อเนื่องเมื่อพิจารณาการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกของหลายๆประเทศจะมีอัตราโทษที่สูงกว่าและลงโทษว่าการกระทำความผิด

³ The Japanese Road Traffic Act, Article 65(1)

No person shall be permitted to drive a Vehicle under the influence of alcohol.

⁴ The Japanese Road Traffic Act, Article 117-2-2

Any person falling under any of the following shall be punished by the imprisonment with work for 3 years or less or the fine of 500 thousand yen or less.

⁵ The Japanese Road Traffic Act, Article 44-3

The level of alcohol in the body specified by a cabinet Order referred to in Article 117-2-2(i) of the Act shall be 0.3 milligram per milliliter of blood or 0.15 milligram per liter of breath.



ขณะมีนเมาสุราเป็นการกระทำโดยเจตนาประเภtle็งเห็นผลตามที่กล่าวไปข้างต้น จากปัจจัยนี้ทำให้การเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนน้อยลง และสามารถลดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินได้เป็นจำนวนมาก ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าการทบทวนอัตราโทษสำหรับการขับรถขณะมีนเมาสุราเพื่อให้มีความสอดคล้องกับอัตราโทษตามกฎหมายของต่างประเทศและความร้ายแรงที่เกิดขึ้นย่อมเป็นเรื่องที่จำเป็นและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อให้มีมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีอัตราโทษสูงขึ้น โดยแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี ในกรณีการฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ให้มีอัตราโทษสูงขึ้นเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของความผิดที่ผู้กระทำได้ก่อให้เกิดขึ้น โดยมีเจตนารมณ์ในการให้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายซึ่งหลักในการบัญญัติอัตราโทษตามกฎหมายให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด ได้แก่ (สรเสรีญ ไกรจิตติ, 2523, น.28-33)

ประการแรกลักษณะทั่วไปของผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ต้องพิจารณาถึงความชั่วร้ายและสภาพจิตใจของตัวผู้กระทำความผิด พิจารณาการกระทำที่เกิดขึ้นเกิดจากเจตนาหรือประมาทตลอดจนสภาพแวดล้อมอื่นประกอบการพิจารณา

ประการที่สองลักษณะทั่วไปของผู้เสียหาย กล่าวคือ ต้องพิจารณาว่าผู้เสียหายมีลักษณะอย่างไร พิจารณาเรื่องเพศ อายุ ระดับความเสียหายและผลกระทบที่ได้รับ

ประการที่สามประโยชน์ของรัฐหรือสาธารณชน กล่าวคือ การพิจารณาว่าการลงโทษประเภทใด อย่างไรจึงจะเป็นประโยชน์ต่อรัฐหรือสาธารณชนมากกว่ากัน

เนื่องจากการขับรถขณะมีนเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นยังมีอัตราโทษที่น้อยเกินไป อีกทั้งศาลยังใช้ดุลยพินิจในการลงโทษไม่เหมาะสมกับพฤติการณ์ในการกระทำความผิด เช่น ไม่มีการจำคุกจริงๆเพียงแต่รอลงโทษ ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่รู้สึกเกรงกลัวต่อกฎหมาย เพราะกฎหมายไม่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ตามวัตถุประสงค์ส่งผลให้จำนวนการกระทำความผิดยังทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เช่นนี้เพื่อเป็นการยังยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดหรือให้การกระทำความผิดเกิดขึ้นน้อยที่สุด และให้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามกฎหมายการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ผู้เขียนจึงเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมายดังต่อไปนี้

1.1 อัตราโทษเดิมสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราตามมาตรา 160 ตรีวรรค 1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขเป็น ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000-30,000บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

1.2 อัตราโทษเดิมสำหรับความผิดฐานเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจตามมาตรา 160 ตรีวรรค 2 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขเป็นต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2-5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 50,000-



150,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

1.3 อัตราโทษเดิมสำหรับความผิดฐานเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา 160 ตรี วรรค 3 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขเป็นต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 70,000-200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

1.4 อัตราโทษเดิมสำหรับความผิดฐานเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามมาตรา 160 ตรี วรรค 4 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขเป็นต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15-20 ปีหรือปรับตั้งแต่ 100,000-300,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น

ตารางแสดงอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับการกระทำความผิดตาม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี

ฐานความผิด	จำคุก	ปรับ	อื่นๆ
1. ขับซึ่รถขณะเมาสุรา	ตั้งแต่ 6 เดือน-1 ปี	ตั้งแต่ 20,000-30,000 บาท	พักใช้ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
2. ขับซึ่รถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ	ตั้งแต่ 2-5 ปี	ตั้งแต่ 50,000-150,000 บาท	พักใช้ไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
3. ขับซึ่รถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	ตั้งแต่ 3-10 ปี	ตั้งแต่ 70,000-200,000 บาท	พักใช้ไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
4. ขับซึ่รถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	ตั้งแต่ 15-20 ปี	ตั้งแต่ 100,000-300,000 บาท	เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

2. ประมวลกฎหมายอาญา

ปัจจุบันการขับรถในขณะมีเมาสุราจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นศาลมักใช้ดุลยพินิจพิพากษาตัดสินคดีว่าเป็นการกระทำโดยประมาทตามมาตรา 59 วรรค 4 แต่ผู้เขียนเห็นว่าควรพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นการกระทำโดยเจตนาประเภtle้งเห็นผลตามมาตรา 59 วรรค 2 กล่าวคือ เล้งเห็นได้ว่าผลนั้นจะเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน เท่าที่จิตใจของบุคคลในฐานะเช่นนั้นจะเล้งเห็นได้



2.1 เดิมการขับรถในขณะเมาสุราหากเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ศาลจะพิพากษาลงโทษตามมาตรา 390 คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้เขียนเสนอว่าควรพิพากษาเป็นความผิดฐานทำร้ายร่างกายตามมาตรา 295 ประกอบมาตรา 59 วรรค 2 ซึ่งมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.2 เดิมการขับรถในขณะเมาสุราหากเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ศาลจะพิพากษาลงโทษตามมาตรา 300 คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้เขียนเสนอว่าควรพิพากษาเป็นความผิดฐานทำร้ายร่างกายเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา 297 ประกอบมาตรา 59 วรรค 2 ซึ่งมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 10,000 บาทถึง 200,000 บาท

2.3 เดิมการขับรถในขณะเมาสุราหากเป็นเหตุให้ได้ผู้อื่นถึงแก่ความตายถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ศาลจะพิพากษาลงโทษตามมาตรา 291 คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 200,000 บาท ผู้เขียนเสนอว่าควรพิพากษาเป็นความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนาตามมาตรา 288 ประกอบมาตรา 59 วรรค 2 ซึ่งมีอัตราโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ 15 ปี ถึง 20 ปี

ทั้งนี้ หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายตามที่ผู้เขียนเสนอไปข้างต้นจะส่งผลให้กฎหมายมีความเข้มงวดและศักดิ์สิทธิ์ มีสภาพบังคับที่เหมาะสมกับลักษณะ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิด ทำให้ประชาชนรู้ว่าไม่ควรที่จะขับชี่รถในขณะเมาสุรา ทำให้การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีปริมาณลดน้อยลงและสอดคล้องตามท้องถ้งการสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกได้กำหนดให้ช่วงปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นช่วงทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีเป้าหมายที่จะลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนตลอดจนเพื่ออำนวยความสะดวกให้เป็นที่ประจักษ์ในระดับสากลต่อไป (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2558, น.11)

บรรณานุกรม

- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2546).คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1.กรุงเทพฯ: หจก. จีรัชการพิมพ์.
- จิตติ ดิงศรัทีย. (2525). กฎหมายอาญาภาค 1.กรุงเทพฯ : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- ณรงค์ ใจหาญ และคณะ. (2549). รายงานการศึกษานับสมบูรณโครงการวิจัยเรื่อง ศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดชั้นโทษและการนำไปปรับใช้ในประมวลกฎหมายอาญา. กรุงเทพฯ : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, หน่วยที่ 6 ทฤษฎีการลงโทษ, ค้นเมื่อ 1 ธันวาคม 2559 จาก http://www.stou.ac.th/Schools/Slw/upload/41716_6.pdf
- ตะวัน กิรตินันท์. (2557). การนำระบบการปรับโดยค่านึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำ ความผิดมาใช้ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.



- มารีญา เทพลีธา. (2559). **มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุรา**. วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- มูลนิธิเมาไม่ขับ, **สุรากับอุบัติเหตุจราจร**, ค้นเมื่อ 6 พฤศจิกายน 2559 จาก <http://www.ddd.or.th/Contents/view/3662>
- ศุภวรรณ พันธุลีมาภินันท์. (2556). **มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับรถ ขณะมีเมามาในประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), **รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558**, ค้นเมื่อ 1 ธันวาคม 2559 จาก <http://www.roadsafetythai.org/term-detail.php?id=42&cid=470>
- สกุรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์. (2552). **การบังคับคดีอาญา: ศึกษาการบังคับโทษปรับ**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.), **“การดื่มเหล้า” ปัจจัยสนับสนุนค่านิยมสังคมแบบชายเป็นใหญ่**, ค้นเมื่อ 8 พฤศจิกายน 2559 จาก <http://www.thaihealth.or.th/Content/16940-.html>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ, **จำนวนผู้ป่วย/สาเหตุการตาย**, ค้นเมื่อ 24 พฤศจิกายน 2559 จาก <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries09.html>
- สรเสรีญ ไกรจิตติ. **ดุลยพินิจในการกำหนดโทษ**. ดุลพาห, 27, 1 (2523, มกราคม-กุมภาพันธ์)
- World Health Organization, **Global status report on road safety 2015**, ค้นเมื่อ 6 พฤศจิกายน 2559 จาก http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/