

ปัญหาทางกฎหมายในการกำหนดโทษบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
LEGAL PROBLEMS IN SENTENCING PERSON INVOLVED WITH OFFENDER OF DRUNK
DRIVING UNDER THE ROAD TRAFFIC ACT, B.E. 2522 (1979)

กัตติกา รอดเส็ง
Kattika Rodseng
มหาวิทยาลัยศรีปทุม
anchisa-j@hotmail.com

Received 14 July 2020; Revised 8 December 2020; Accepted 12 December 2020



บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหา ความเป็นมา แนวคิดทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ขับขี่ขณะเมาสุราและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ อีกทั้งได้วิเคราะห์เปรียบเทียบความรับผิดทางอาญาของผู้เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราตามกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายต่างประเทศ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการขับขี่ขณะเมาสุราที่มีจำนวนที่สูงมากของประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่า มาตรการทางกฎหมายและแนวคิดเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทยยังไม่มีความเข้มงวดเพียงพอ กล่าวคือ บทกำหนดโทษไม่มีความรุนแรงเพียงพอที่จะก่อให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิด ไม่มีการกำหนดความรับผิดกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรานอกจากผู้ขับขี่ ในขณะที่บางประเทศมีการกำหนดความรับผิดกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราอย่างครอบคลุมและเคร่งครัดกว่าประเทศไทย

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาโดยการเพิ่มมาตรการกำหนดความรับผิดกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา ไม่ว่าในฐานะผู้โดยสาร ผู้ที่ร้องขอหรือให้वानให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนโดยรู้อยู่แล้วว่าผู้นั้นมีแอลกอฮอล์ในร่างกายน และผู้ให้ยืมยานพาหนะตลอดจนการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมกับบุคคลดังกล่าว และการแก้ไขโทษสำหรับผู้ขับขี่ให้เหมาะสมเพื่อให้ผู้กระทำความผิดสำนึกในการกระทำและผู้อื่นไม่กล้ากระทำความผิดเช่นเดียวกันนี้เพราะเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับอันจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราลงได้

คำสำคัญ: ขับขี่ขณะเมาสุรา; บุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่; ความรับผิดของผู้ขับขี่

Abstract

The objectives of this Research are to study the problems, background, concepts, theories and legal measures relating to liabilities of the drunk driver and persons, who are involved with the driver, and comparatively analyze criminal liabilities of persons, who

are involved with drunk driving, under Thai law and foreign laws, in order to find approaches to solving the problems of drunk driving, whose number is extremely high in Thailand, by prescribing liabilities of the persons involved with drunk driving, as well as prescribing punishments suitable for the said persons.

The Study finds that Thailand's legal measures and concepts relating to commission of the offense of drunk driving are not sufficiently severe. That is to say – the prescribed punishments are not as harsh enough as to be a deterrent factor in commission of the offense. Liabilities of persons, who are involved with drunk driving other than the driver, are not prescribed. While some countries prescribe comprehensive and strict liabilities of the persons, who are involved with drunk driving.

Therefore, the Author proposes approaches to solving the problems by adding measures for prescribing liabilities of the persons, who are involved with drunk driving either as a passenger or lender of the vehicle, as well as prescribing punishments suitable for the said persons, and amending the punishments suitable for the driver, in order to chasten the offenders and prevent other persons from committing the same offenses, as they will be afraid of the possible consequences, in turn, probably leading to reduce in the number of accidents, which relate to drunk driving.

Keywords: Drunk Driving; Person Relating to Driver; Driver Liability;

บทนำ

การบริโภคสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นที่แพร่หลายในสังคมทั่วโลก แม้ว่าเกือบทุกประเทศทั่วโลกจะเห็นว่าสุราเป็นสิ่งที่ถูกกฎหมาย แต่ก็เป็นที่ตระหนักโดยทั่วกันว่าเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ให้ผลในเชิงลบมากกว่าที่จะให้ประโยชน์ แต่กระนั้นการบริโภคสุราก็ยังมีอยู่ทุกหนแห่งทั่วทุกมุมโลก ผู้คนนิยมบริโภคสุราไม่ว่าจะในโอกาสใด ทั้งในงานพิธี เทศกาล หรือเพื่อการสังสรรค์ ไม่ว่าจะเป็นตอนที่มีความสุข หรือตอนที่จมอยู่กับความทุกข์ ผู้คนต่างบริโภคสุราเพื่อเฉลิมฉลองหรือปลอบประโลมจิตใจ จากที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้ว่าการบริโภคสุราจะส่งผลเสียมากกว่าผลดี แต่ความนิยมในการบริโภคสุราก็ไม่ได้ลดน้อยลงแต่อย่างใด

การบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นการเพิ่มปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หากผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายย่อมทำให้ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลงไม่ว่าจะเป็นความสามารถในการคิด การตัดสินใจ ความยับยั้งชั่งใจ รวมถึงความสามารถในการควบคุมร่างกายหรือควบคุมสิ่งต่าง ๆ เป็นต้น และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายนี้ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อตัวผู้ขับขี่เท่านั้น แต่ยังอาจส่งผลเสียหายแก่บุคคลอื่นด้วย ยังมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายมากเท่าไร ย่อมส่งผลกระทบต่อร่างกายของผู้บริโภคมากเท่านั้น โดยเฉพาะเรื่องของการขับขี่ยานพาหนะที่หากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายมากเท่าไรย่อมส่งผลต่อการคิด การตัดสินใจ อันนำไปสู่สมรรถภาพการควบคุมยานพาหนะที่ต่ำลงของผู้ขับขี่ และอาจส่งผลร้ายถึงขั้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพิ่มความเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุถึง 8 เท่าเมื่อเทียบกับผู้ไม่มีดื่ม

จากสถิติพบว่าสาเหตุสำคัญอันดับต้น ๆ ของการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บของประชาชนในประเทศไทย คือ อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นสาเหตุให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยประมาณปีละ 22,000 คน มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยกว่า 1 ล้านคน และจากที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้เปิดเผยถึงรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ที่ประมาณการว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนั้นถูกจัดให้อยู่อันดับที่ 9 ซึ่งมีแนวโน้มดีขึ้นจากเดิมที่เคยอยู่อันดับที่ 2 ของประเทศสมาชิกทั้งหมด แต่อย่างไรก็ตาม นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับเปิดเผยว่า แม้ประเทศไทยจะถูกจัดให้อยู่อันดับที่ 9 แต่ยังคงติดอันดับประเทศที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับที่ 1 ในทวีปเอเชีย ซึ่งสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 7 วันอันตราย ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563 เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 3,421 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 3,499 คน และมีผู้เสียชีวิต 373 คน โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ขับขี่ในขณะเมาสุราและขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

จากสถิติที่แสดงให้เห็นถึงจำนวนที่เพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขณะเมาสุรา ทั้งที่มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขณะเมาสุราแล้วก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดมีผู้กระทำความผิดฐานขับขณะเมาสุรา คงปฏิเสธไม่ได้ว่ามาตรการทางกฎหมายเป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งหากมีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม ตลอดจนมีการบังคับใช้กฎหมายนั้นอย่างเข้มงวดแล้ว ย่อมสามารถป้องกันและลดปัญหาการขับขณะเมาสุราลงได้ เนื่องจากประชาชนที่อยู่ภายใต้กฎหมายย่อมไม่กล้ากระทำความผิดเพราะเกรงกลัวต่อโทษอันเป็นผลที่จะได้รับการขับขณะเมาสุรานั้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา แนวคิดทฤษฎีของมาตรการควบคุมป้องกันการกระทำความผิดฐานขับขณะเมาสุรา
2. เพื่อศึกษามาตรการลดปัญหาการขับขณะเมาสุราตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการขับขณะเมาสุรา
4. เพื่อให้ได้แนวทางในการแก้ไขปัญหาเรื่องการขับขณะเมาสุราที่เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างได้ผล

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเอกสาร โดยค้นคว้าจากตำรา บทความ สถิติที่เกี่ยวข้อง เอกสารการวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ ตัวบทกฎหมายของประเทศไทย และต่างประเทศ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับมาตรการที่จะนำมาใช้ลดปัญหาจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีสาเหตุจากการขับขณะเมาสุรา

ผลการวิจัย

การที่มนุษย์มาอยู่รวมกันเป็นสังคม จากโครงสร้างทางสังคมแบบง่าย ๆ จนพัฒนาเป็นสังคมที่มีความสลับซับซ้อนอย่างเช่นในปัจจุบันนั้น เมื่อคนหมู่มากมาอยู่รวมกันเป็นสังคมเดียวกันจึงต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อควบคุมให้สมาชิกในสังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบสุข ดังนั้น กฎหมายที่ถือว่าเป็นกฎเกณฑ์กับสังคมจึงมีความสัมพันธ์ที่สอดคล้องกันอย่างใกล้ชิด เพราะยิ่งเมื่อสังคมมีความสลับซับซ้อน

ขึ้นมากเพียงใด ปฏิสัมพันธ์ของคนในสังคมก็必将มีความซับซ้อนยิ่งขึ้นไปด้วย เพราะฉะนั้นจึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อใช้เป็นเครื่องมือควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม ให้สอดคล้องรองรับกับรูปแบบและสถานการณ์ของสังคมในปัจจุบันเพื่อที่จะสามารถปรับใช้กฎหมายให้เท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงต่อไป กฎหมายจราจรทางบกเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นมาในยุคกฎหมายเทคนิค อันเป็นกฎหมายที่บัญญัติมาเพื่อควบคุมความประพฤติของคนในสังคมให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นหากผู้ใดกระทำความผิดกฎหมายดังกล่าว ผู้นั้นจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น

กล่าวโดยสรุปคือ กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่รัฐบัญญัติขึ้นมาเพื่อจัดระเบียบและควบคุมสังคมให้เป็นไปโดยเรียบร้อย กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายเทคนิคที่กำหนดความรับผิดชอบจากการกระทำที่ไม่ได้มีพื้นฐานจากความชั่วในตัวเอง แต่รัฐกำหนดให้การกระทำบางอย่างเป็นความผิดเพื่อรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม เช่น การขับรถสวนเลน การขับรถฝ่าสัญญาณไฟ และการขับขี่ขณะเมาสุรา เป็นต้น แต่ทั้งนี้ หากมีการกำหนดความรับผิดชอบแต่ไม่มีการกำหนดโทษไว้ก็ไม่สามารถทำให้คนในสังคมปฏิบัติตามกฎหมายนั้นได้ ดังนั้น เมื่อมีการกำหนดข้อบังคับ กฎระเบียบบางอย่างหรือกฎหมาย ต้องมีการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนไว้ด้วย

ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีในอดีตจนถึงปัจจุบันประเทศไทยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบกอันเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราหลายครั้งในหลายประเด็น เพื่อให้ตอบสนองกับปัญหาการจราจรของสังคมแต่ละสมัย แต่การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหารีลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราลงได้ ดังนั้น การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าวในอนาคตจะต้องมุ่งแก้ไขปัญหาเรื่องการขับขี่ขณะเมาสุราอย่างจริงจังให้เกิดผลเป็นรูปธรรมในจำนวนที่ลดลงของสถิติคดีและจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งจากการศึกษากฎหมายของประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา (มลรัฐเท็กซัส) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐไต้หวัน แล้วพบว่ามีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราครอบคลุมกว่าประเทศไทย ดังนั้น หากประเทศไทยมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราให้ครอบคลุมดังเช่นประเทศดังกล่าว ย่อมเป็นหนทางที่จะนำไปสู่จำนวนที่ลดน้อยลงของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราและการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา

อภิปรายผลการวิจัย

แม้ประเทศไทยจะมีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราและกำหนดมาตรการสำหรับควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไว้ในกฎหมายต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และประกาศหรือข้อบังคับอื่น ๆ เป็นต้น แต่มาตรการกำหนดความรับผิดชอบและอัตราโทษเหล่านั้นไม่ได้ก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด โดยยังมีคนอีกมากที่เห็นว่าการขับขี่ขณะเมาสุราคุ่มค่าที่จะเสี่ยงกับผลของกฎหมายที่จะได้รับจากการกระทำผิดนั้น ทำให้จำนวนผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราไม่ได้มีแนวโน้มลดลงแต่อย่างใด ดังนั้น รัฐในฐานะผู้ปกครอง คຸ່ມครอง ดูแลสังคม จึงต้องกำหนดปรับปรุงแก้ไขมาตรการเดิม หรือกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราต่อไป

จากที่กล่าวมาข้างต้น รัฐบาลของประเทศไทยไม่ได้มีนโยบายในการกระทำความผิดฐานขบขันขี้ขมเมสสุรา ดังจะเห็นได้จากที่มีการแก้กฎหมายเกี่ยวกับการขบขันขี้ขมเมสสุราโดยการเพิ่มอัตราโทษกับผู้ขบขันที่เมาแล้วขบ ตามมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 แต่ถึงกระนั้นยังไม่สามารถทำให้ปัญหาการขบขันขี้ขมเมสสุราลดลงได้ ทั้งนี้ การทำให้สมาชิกในสังคมยินยอมปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขบขันขี้ขมเมสสุราอย่างเคร่งครัด จะทำให้การกระทำความผิดดังกล่าวลดจำนวนลงได้อย่างแน่นอน แต่การที่จะทำให้สมาชิกในสังคมในปัจจุบันที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการเกี่ยวกับการขบขันขี้ขมเมสสุราอย่างเคร่งครัด ยอมที่จะปฏิบัติตามมาตรการเหล่านั้น คือ การทำให้บุคคลเหล่านั้นเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและโทษที่จะได้รับจากผลของการกระทำนั้น ดังนั้น การกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบจากการขบขันขี้ขมเมสสุรา และการกำหนดโทษที่เหมาะสมแก่บุคคลเหล่านั้นเป็นสิ่งที่จะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดจากการขบขันขี้ขมเมสสุราลงได้

ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขบขันขี้ขมเมสสุรานั้น บุคคลที่ต้องรับผิดชอบมีเพียงเฉพาะแต่ตัวผู้ขบขันหรือผู้ไม่บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขันขี้ขมเมสสุรา เช่น ผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือร้องขอให้ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขบขันยานพาหนะไปส่งตน และผู้ให้ยานพาหนะนั้น ควรที่จะต้องร่วมรับผิดชอบในผลของการกระทำนั้นด้วยหรือไม่ ตลอดจนหากบุคคลเหล่านั้นสมควรที่จะต้องร่วมรับผิดชอบแล้ว ควรจะกำหนดโทษกับบุคคลเหล่านั้นอย่างไร และการที่กฎหมายกำหนดโทษกับผู้ขบขันขี้ขมเมสสุราไว้อยู่แล้ว แต่ไม่ได้ทำให้จำนวนการกระทำความผิดฐานขบขันขี้ขมเมสสุราลดลง ควรที่จะมีการแก้ไขกฎหมายโดยการเพิ่มอัตราโทษกับผู้ขบขันหรือผู้ไม่ และทั้งนี้ หากมีการกำหนดอัตราโทษใหม่กับผู้ขบขัน อัตราโทษใหม่นั้นควรมีความเหมาะสมอันจะนำมาใช้เป็นฐานในการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขันเมสสุราได้ต่อไปด้วย

จากการวิเคราะห์ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศอื่นได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา (มลรัฐเท็กซัส) สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขบขันขี้ขมเมสสุราในการกำหนดโทษแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขบขันขี้ขมเมสสุรา จากการศึกษาผู้วิจัยสามารถสรุปปัญหาได้ ดังนี้

1. การกำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสารในยานพาหนะที่ขบขันขี้ขมเมสสุราและผู้ให้อาหารหรือร้องขอให้ผู้อื่นขบขันยานพาหนะไปส่งตนทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ประกอบมาตรา 160 ตรี ไม่มีการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขันขี้ขมเมสสุรานอกจากตัวผู้ขบขัน เว้นแต่การกำหนดโทษกับผู้โดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสารบนรถตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ.2555 ที่บัญญัติห้ามไม่ให้ผู้ที่อยู่ในยานพาหนะที่อยู่ในระหว่างขบขันหรือที่โดยสารอยู่ในยานพาหนะบนทางเดินรถบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เท่านั้น ซึ่งยังไม่ครอบคลุมถึงการเอาผิดกับผู้โดยสารที่ไม่ห้ามปราม และยินยอมโดยสารไปกับผู้ขบขันที่ตนรู้ว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกายแต่อย่างใด ซึ่งจากการพิจารณาถึงการขบขันขี้ขมเมสสุราจะเห็นว่าหลายกรณีที่สาเหตุของอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากผู้ขบขันเพียงคนเดียว ยังมีบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขบขันนั้น เช่น ผู้โดยสารที่ไม่ห้ามปรามผู้ขบขันที่รู้แล้วว่าผู้ขบขันเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ซึ่งการไม่ห้ามนั้นเสมือนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้มีการขบขันขี้ขมเมสสุรา ทั้งที่รู้แล้วว่า การขบขันขี้ขมเมสสุราของผู้ขบขันนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเอง ผู้ขบขัน หรือบุคคลอื่นได้ โดยผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือผู้ที่ร้องขอให้ไปส่งนั้นได้ชี้หน้าหนีจากทางเลือกที่ตนมี

แล้วว่าการกระทำเช่นนี้คุ้มค่ากับความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้น จึงถือว่าบุคคลเหล่านี้เพิกเฉยต่อความปลอดภัยของสมาชิกคนอื่นในสังคม จึงควรที่จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในผลของการกระทำของผู้ซัดขึ้นนั้นด้วย ซึ่งการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือผู้ที่ร้องขอให้ไปส่งโดยรู้ว่าผู้ซัดขึ้นมีแอลกอฮอล์ในร่างกายอาจจะเป็นอีกหนทางหนึ่งที่น่าไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการซัดขึ้นขณะเมาสุราได้

2. ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะซัดขึ้นยานพาหนะนั้นขณะเมาสุรา

จากกรณีที่ผ่านมาชี้ให้เห็นว่าความผิดอันเกี่ยวกับการซัดขึ้นขณะเมาสุราที่กำหนดความรับผิดชอบเฉพาะตัวผู้ซัดขึ้นตามกฎหมายของประเทศไทยนั้นยังไม่เพียงพอและเห็นควรกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหาร หรือผู้ที่ร้องขอให้ผู้อื่นซัดขึ้นยานพาหนะไปส่งโดยรู้ว่าผู้ซัดขึ้นมีแอลกอฮอล์ในร่างกายแล้ว ยังมีบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการซัดขึ้นขณะเมาสุราอีกฐานะหนึ่งที่ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการกระทำนั้นด้วย กล่าวคือ ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะ โดยผู้ให้ยืมทราบว่าผู้ยืมมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย และมีแนวโน้มที่ผู้ยืมจะต้องซัดขึ้นยานพาหนะนั้นในขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย แต่ผู้ให้ยืมยังคงให้ยืมยานพาหนะ ซึ่งการกระทำของผู้ให้ยืมเปรียบเสมือนการหยิบยื่นอาวุธให้แก่ผู้ซัดขึ้นโดยที่รู้อยู่แก่ใจว่ายานพาหนะที่ให้ผู้ยืมนั้นอาจถูกใช้ในการก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นจากผลของแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ยืม เช่นนี้ หากผู้ยืมได้ซัดขึ้นยานพาหนะขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายอันเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ผู้ให้ยืมควรที่จะจักต้องมีความรับผิดชอบด้วย

จากประเด็นการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการซัดขึ้นขณะเมาสุราข้างต้น เป็นหนทางหนึ่งที่จะทำให้สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการซัดขึ้นขณะเมาสุราลดลงได้ ซึ่งการกำหนดโทษกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือผู้ที่ร้องขอให้ไปส่ง ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะโดยรู้ว่าผู้ซัดขึ้นมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย จะทำให้บุคคลดังกล่าวเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่อาจจะได้รับ โดยบางครั้งบุคคลเหล่านี้ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์เช่นเดียวกับผู้ซัดขึ้น ย่อมที่จะมีสติในการคิด ไตร่ตรอง และชั่งน้ำหนักเลือกหนทางที่ดีและคุ้มค่าที่สุดของตนเมื่อเทียบกับผลร้ายที่อาจได้รับจากการซัดขึ้นขณะเมาสุราของผู้ซัดขึ้น ประกอบกับอุปนิสัยของคนไทยที่เป็นคนขี้เกรงใจ ซึ่งการกระทำของผู้ซัดขึ้นอาจกระทำไปบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับคนที่โดยสารมาในยานพาหนะนั้นด้วยได้รับความเดือดร้อน ผู้ซัดขึ้นจึงไม่กล้าที่จะทำการซัดขึ้นขณะเมาสุราอันเป็นเหตุที่จะสร้างความเดือดร้อนกับผู้อื่น ซึ่งประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสาร ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการซัดขึ้นขณะเมาสุรา โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นที่ปัญหาเรื่องการซัดขึ้นขณะเมาสุรามีจำนวนลดลงเรื่อย ๆ จากการกำหนดความรับผิดชอบกับบุคคลดังกล่าวและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ซึ่งเหตุที่ทำให้ประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดความรับผิดชอบกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ซัดขึ้นมาจากการเรียกร้องของประชาชน ในปี ค.ศ. 2006 อันมีกรณีมาแล้วซัดขึ้นที่เกิดจากผู้ซัดขึ้นที่เป็นเจ้าหน้าที่เทศบาลที่อยู่ในอาการเมาสุราขับรถชนท้ายรถเก๋ง ทำให้รถเก๋งที่มีสมาชิกในครอบครัวเป็นเด็ก 3 คน ที่นั่งมาในรถตกสะพานลงไปในอ่าวฮานาตะ ทำให้เด็กทั้ง 3 คน เสียชีวิต โดยผู้ซัดขึ้นได้ขับรถหลบหนีและขอให้เพื่อนช่วยบอกว่าเป็นผู้ซัดขึ้นแทน ทำให้เกิดการเรียกร้องให้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการซัดขึ้นขณะเมาสุราอีกครั้ง โดยในครั้งนี้ได้เรียกร้องให้มีการแก้ไขกฎหมายโดยให้กำหนดความผิดแก่บุคคลที่นั่งไปด้วย ตลอดจนร้านจำหน่ายสุราที่ได้ละเลยและจำหน่ายสุราให้แก่คนที่ต้องขับรถ ตัวอย่างเช่น ร้านอาหารแห่งหนึ่งมีที่จอดรถให้บริการ และทราบชัดเจนว่า ลูกค้าขับรถมาที่ร้าน ร้านอาหารนี้จะต้องไม่เสิร์ฟเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้กับผู้ซัดขึ้น อีกทั้งผู้ที่นั่งรถมาด้วยก็ต้องไม่สนับสนุนให้ดื่ม และจะต้องไม่นั่งรถกลับไปด้วย มิฉะนั้นทุกฝ่ายจะมีความผิดทั้งหมด โดยจำนวนที่ลดลงของอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศญี่ปุ่น หรือจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยของประเทศที่ขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองเปียร์อย่างสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี แสดงให้เห็นถึงควมมีประสิทธิภาพ

ของกฎหมายของประเทศดังกล่าว ซึ่งหากนำมาปรับใช้กับกฎหมายของประเทศไทยย่อมสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราลงได้ ตลอดจนจะทำให้มีคติไปสู่ศาลน้อยลงด้วย

3. การกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ได้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดชอบเมื่อขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการเหมาะสมแล้วที่มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ หากผลการทดสอบพบว่าผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือเกินกว่า 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยบุคคลเหล่านั้นจะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราตามมาตรา 42(3) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายของประเทศไทยนั้นอยู่ในระดับที่เข้มงวดกว่าบางประเทศแล้ว เช่น สหรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา ที่ได้กำหนดว่าผู้ที่จะเป็นผู้ที่กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นต้น และการกำหนดความรุนแรงของอัตราโทษตามความร้ายแรงจากผลของการขับขี่นั้นก็เป็นเรื่องที่เหมาะสม กล่าวคือ การขับขี่ที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษหนักกว่าการขับขี่ที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายเป็นต้น แต่ทั้งนี้ การกำหนดอัตราโทษโดยคำนึงถึงผลในการกระทำความผิดก็เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ได้รับโทษเช็ดหลายได้ ดังเช่นสหรัฐอเมริกา (มลรัฐเท็กซัส) สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่มีการกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้นในการกระทำความผิดซ้ำในครั้งถัดไปภายในระยะเวลาที่กำหนด

การกำหนดขีดจำกัดแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ในระดับที่ต่ำกว่าสำหรับผู้ที่อยู่ยุดมภาวะหรืออ่อนประสบการณ์ในการขับขี่ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคนหนุ่มสาว อันหมายถึง ผู้เยาว์หรือผู้ขับขี่มือใหม่จะเป็นการช่วยลดสาเหตุในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากบุคคลดังกล่าวได้ แม้ประเทศไทยจะมีการกำหนดขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ต่ำกว่าบุคคลทั่วไปสำหรับผู้เยาว์แล้ว ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 3 ที่บัญญัติว่า

“ ข้อ 3 ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้

(ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ซึ่งจากกฎกระทรวงดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่ายังไม่เพียงพอที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริงสำหรับผู้เยาว์และผู้ขับขี่มือใหม่ (ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว) ผู้วิจัยเห็นว่าไม่ควรที่จะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเลยแม้แต่น้อย เนื่องจากเป็นผู้ที่อยู่ยุดมภาวะ และเป็นผู้ขับขี่มือใหม่ที่อาจควบคุมตัวเองไม่ได้จากความตื่นตระหนกตกใจประกอบกับแอลกอฮอล์ในร่างกายที่จะทำให้ขาดสติมากขึ้น

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นควร ไม่อนุญาตให้ผู้เยาว์หรือผู้ขับขี่ที่อยู่ระหว่างใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมีแอลกอฮอล์ในร่างกายขณะขับขี่ยานพาหนะ ดังเช่นกฎหมายของสหรัฐอเมริกา (มลรัฐเท็กซัส) และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

การกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงขึ้นสำหรับผู้ขับขี่น่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะนำไปสู่การลดการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราได้ กล่าวคือ แม้ประเทศไทยจะได้มีการกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราไว้แล้วตามมาตรา 160 ทรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่โทษที่กำหนดไว้นั้นยังไม่รุนแรงมากพอที่จะทำให้สมาชิกในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายอย่างเคร่งครัด ประกอบกับแนวคิดและแนวทางการพิจารณาตีของประเทศไทยมองว่าการขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นการกระทำความผิดโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปเท่านั้น แม้ว่าผลของการกระทำนั้นจะส่งผลให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายก็ตาม เมื่อแนวความคิดของประเทศไทยมองว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป ทำให้ศาลใช้ดุลพินิจกำหนดโทษอย่างไม่รุนแรงประกอบกับเมื่อผู้กระทำความผิดให้การรับสารภาพย่อมได้รับประโยชน์ทางกฎหมายที่กำหนดให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการลดโทษได้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วศาลก็มักจะลดโทษให้แก่ผู้รับสารภาพกึ่งหนึ่ง เมื่อได้รับการลดโทษลงกึ่งหนึ่งแม้จะเป็นกรณีที่มีความร้ายแรงที่สุดที่การขับขึ้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายก็จะเหลือลงโทษสูงสุดไม่เกิน 5 ปี และเมื่อศาลพิพากษาให้จำคุกไม่เกิน 5 ปี ศาลอาจพิจารณาการลงโทษผู้กระทำความผิดได้หากเข้าเงื่อนไขที่จะได้รับประโยชน์นั้น ซึ่งต่างจากประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาที่มองว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราบางกรณีเป็นการกระทำที่มากกว่าการประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป เช่น การขับขี่ขณะเมาสุราอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น

ผู้กระทำความผิดจะมีโทษฐานขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ระวังโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งกำหนดโทษไว้ให้จำคุกไม่เกิน 7 ปี โดยเป็นโทษที่มีความรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา ทั้งนี้ ผู้เขียนก็มีความเห็นเช่นนั้น โดยเห็นว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราจนเป็นเหตุเกิดความเสียหายเป็นมากกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป เนื่องจากผู้ขับขี่เป็นผู้เลือกเองตั้งแต่ก่อนที่จะดื่มแอลกอฮอล์ว่าจะขับขี่ยานพาหนะไปและต้องขับขี่ยานพาหนะนั้นกลับเอง การกระทำของผู้ขับขี่เป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และไม่ยี่ดื้อต่อสมาชิกคนอื่นในสังคม ซึ่งการตัดสินใจเลือกจากการชั่งน้ำหนักระหว่างการกระทำนั้นและผลร้ายที่อาจได้รับจากการลงโทษ ผู้ขับขี่ก็กลับเลือกทางที่อาจก่อให้เกิดผลร้ายกับผู้อื่นจากการขับขี่ขณะเมาสุราของตนขณะมีสติในการตัดสินใจเลือก ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำประมาทโดยเจตนา จึงควรที่จะกำหนดโทษให้สูงขึ้น เพื่อให้การกระทำที่มากกว่าความประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปนี้ไม่ได้รับผลประโยชน์ตามบทบัญญัติของกฎหมายเรื่องการลงโทษ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับโทษจริง ๆ และจะสร้างความเข็ดหลาบและก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐไต้หวัน มีการกำหนดอัตราโทษและการบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้กระทำความผิดที่เข้มงวดกว่าประเทศไทย

กล่าวโดยสรุป คือ การกำหนดความรับผิดชอบและการกำหนดโทษกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรที่จะมีความเหมาะสมกับทั้งเรื่องตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบประเภทของโทษ และความรุนแรงของโทษ เพื่อที่จะก่อให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดควรที่จะต้องมีส่วนร่วมในการรับผลของการกระทำนั้นด้วย

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสภาพปัญหาที่เกี่ยวกับการขบขันขณะเมาสุราของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตลอดจนกฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด และข้อบังคับต่าง ๆ พบว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะทำให้ปัญหาการขบขันขณะเมาสุราลดลง ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา ดังนี้

1. การกำหนดความรับผิดกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือร้องขอให้ผู้ที่เมาสุราขบขันยานพาหนะไปส่งตน ดังนี้

เดิมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือร้องขอให้ผู้อื่นขบขันยานพาหนะไปส่งตนแต่อย่างใด

ผู้เขียนเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดกับผู้เกี่ยวข้องกับการขบขันขณะเมาสุราโดยการกำหนดความรับผิดของผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือร้องขอให้ผู้ที่เมาสุราขบขันยานพาหนะไปส่งตน โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติ ดังนี้

มาตรา 43/1 “ห้ามมิให้ผู้ใด ให้อาหารหรือร้องขอให้ผู้ที่ตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ขบขันยานพาหนะไปส่งตน หากพบว่าผู้ขบขันมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่าผู้ให้อาหารหรือร้องขอดังกล่าวเป็นผู้กระทำความผิดต่อกฎหมาย ทั้งนี้ให้รวมถึงผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางมาในยานพาหนะนั้นด้วย

ผู้ใดให้อาหาร หรือร้องขอ และผู้โดยสารตามวรรคหนึ่ง ไม่หมายความว่าถึง บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า ยี่สิบปี ผู้ที่มีอายุตั้งแต่เจ็ดสิบปีขึ้นไป ผู้พิการ และผู้โดยสารรถสาธารณะ

ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

2. การกำหนดความรับผิดกับผู้ที่ทำให้ผู้ขบขันยานพาหนะขณะเมาสุรา

เดิมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดกับผู้ที่ทำให้ผู้ขบขันยานพาหนะในการกระทำความผิดฐานขบขันขณะเมาสุรา

ผู้เขียนเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติความรับผิดของผู้ที่ทำให้ผู้ขบขันยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิดฐานขบขันขณะเมาสุรา โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติ ดังนี้

มาตรา 43/2 “ห้ามผู้ใดให้ผู้อื่นขบขันยานพาหนะทั้งที่ตนรู้แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกายและผู้มีแนวโน้มที่จะขบขันยานพาหนะในขณะนั้น หากพบว่าผู้ยืมได้ขบขันยานพาหนะนั้นในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่าผู้ให้ยืมเป็นผู้กระทำความผิดต่อกฎหมาย

ผู้ให้ยืมยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง หมายความว่าถึง เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะในขณะรู้ว่าผู้ขบขันมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และเพิกถอนทะเบียนยานพาหนะนั้นเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนแต่ไม่เกินสามเดือน”

3. การกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขบขันขณะเมาสุราเพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดโทษแก่บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขันขณะเมาสุรา

เดิมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ขับขี่ขณะเมาสุราเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา 43 (2) และต้องระวางโทษตามมาตรา 160 ตรี ผู้วิจัยเห็นควรเพิ่มอัตราโทษกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราในมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

วรรคสอง หากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

วรรคสาม หากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สี่ปีถึงเจ็ดปี หรือปรับตั้งแต่ห้าแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

วรรคสี่ หากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่เจ็ดถึงยี่สิบปี หรือปรับตั้งแต่เจ็ดแสนถึงหนึ่งล้านบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ทั้งนี้ ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่ หากได้กระทำความผิดซ้ำภายในห้าปี ต้องระวางโทษตามคำพิพากษาเดิมบวกโทษปรับสูงสุดของความผิดในกรณีนั้น ๆ ด้วย

นอกจากนี้ ผู้วิจัยเห็นควรกำหนดขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่เสียใหม่ ดังนี้

เดิม กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่บางประเภทไว้ในปริมาณที่ต่ำกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป แต่ผู้วิจัยเห็นควรปฏิเสธซึ่งการมีแอลกอฮอล์ในร่างกายกับผู้ขับขี่เหล่านั้น โดยเห็นสมควรแก้ไขดังนี้

กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 3 “ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณีดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย

(ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้

(ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

จากการศึกษาปัญหาเรื่องการขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทย ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรมองการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเสียใหม่ว่า การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำที่มากกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป เนื่องจากการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราก่อให้เกิดความสูญเสียและส่งผลกระทบร้ายแรงต่อสังคม เช่น สถาบันครอบครัวที่บางคนอาจต้องสูญเสียผู้นำครอบครัวไป เป็นต้น อนึ่ง การเพิ่มอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่และการกำหนดความรับผิดชอบเพิ่มเติมกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้อาหารหรือเครื่องดื่มให้ผู้ขับขี่เมาสุราขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน หรือผู้ให้ยืมยานพาหนะนั้น

จะก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัดและ
ข้อตรงของเจ้าหน้าที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราได้อย่างแน่นอน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาถึงมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรา เพื่อให้การบังคับ
ใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

เอกสารอ้างอิง: Reference

- กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.
ฐานันดร ชมภูศรี. (2560). ประวัติศาสตร์ความตายทางถนนและการสร้างความปลอดภัยของญี่ปุ่น.
เชียงใหม่: ศูนย์ข้อมูล&ข่าวสืบสวนเพื่อสิทธิพลเมือง (TCIJ).
ปกครอง เปรมดิษฐกุล. (2558). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย: ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้
ผู้อื่นถึงแก่ความตาย. งานเอกสารวิชาการหลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่น 14.
สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
บังเอิญ เนียมศรี. (2558). การบังคับใช้กฎหมายกรณีขับรถขณะเมาสุราเปรียบเทียบของประเทศไทยกับ
ญี่ปุ่น. งานเอกสารวิชาการ หลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนา
ข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). ข่าวเสนอประยุทธ์-ประธานศาลฎีกา แก้กกฎหมายเมาชนตาย
คุกไม่รออาญา. สืบค้น 30 พฤศจิกายน 2562. จาก: [http://www.ddd.or.th/
Contents/view/6561](http://www.ddd.or.th/Contents/view/6561).
มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). ภาครัฐ ภาคเอกชน ลงนามประกาศเจตนารมณ์องค์กรธรรมาภิบาล
ทางการจราจร. สืบค้น 18 พฤษภาคม 2562. จาก: <http://www.ddd.or.th>
สุรัชย์ คำพานิช. (2557). มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทาง
บก. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์). คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์:
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.). (2561). ประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมี
แนวโน้มดีขึ้น. สืบค้น 18 พฤษภาคม 2562. จาก: <https://ddc.moph.go.th/>
คมชัดลึก. (2563). ศปช.สรุป 7 วันอันตรายปีใหม่ ตาย 373 ศพ เจ็บ 3,499 คน. สืบค้น 6 มกราคม
2563, เข้าถึงได้จาก: <https://www.komchadluek.net/news/breaking-news/408237>.
Straßenverkehrsgesetz (StVG), *Straf und Bußgeldvorschriften. § 24c Alkoholverbot für Fahranfänger
und Fahranfängerinnen.* (Online). Available: [https://www.gesetze-im-internet.de/
stvg/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/) [2020, February 19]

