บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบริโภคสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นที่แพร่หลายในสังคมทั่วโลก แม้ว่าเกือบทุกประเทศทั่วโลกจะเห็นว่าสุราเป็นสิ่งที่ถูกกฎหมาย แต่ก็เป็นที่ตระหนักโดยทั่วกันว่าเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ที่เรียกว่า "สุรา" นี้ ให้ผลในเชิงลบมากกว่าที่จะให้ประโยชน์ แต่กระนั้นการบริโภคสุราก็ยังมีอยู่ทุกหนแห่งทั่วทุกมุมโลก ผู้คนนิยมบริโภคสุราไม่ว่าจะในโอกาสใด ทั้งในงานพิธี เทศกาล หรือเพื่อการสังสรรค์ ไม่ว่าจะตอนที่มีความสุข หรือตอนที่จมอยู่กับความทุกข์ ผู้คนต่างบริโภคสุราเพื่อเฉลิมฉลองหรือปลอบประโลมจิตใจ แม้ว่าการบริโภคสุราจะส่งผลเสียมากกว่าผลดี แต่ความนิยมในการบริโภคสุราก็ไม่ได้ลดน้อยลงแต่อย่างใด ประเทศไทยมีจำนวนผู้บริโภคสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จำนวนไม่น้อย ตามรายงานประจำปี 2561 ของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เผยให้เห็นถึงสถิติร้อยละของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำแนกตามเพศ (พ.ศ. 2544-2560) ดังนี้[1]

พ.ศ. 2544 ชาย 55.9 หญิง 9.8 รวม 32.7 , พ.ศ. 2547 ชาย 55.5 หญิง 10.3 รวม 32.7 , พ.ศ. 2549 ชาย 54.6 หญิง 9.8 รวม 31.5 , พ.ศ. 2550 ชาย 52.3 หญิง 9.1 รวม 30.0 , พ.ศ. 2552 ชาย 54.5 หญิง 10.8 รวม 32.0 , พ.ศ. 2556 ชาย 54.0 หญิง 11.8 รวม 32.2 , พ.ศ. 2557 ชาย 53.0 หญิง 12.9 รวม 32.2 , พ.ศ. 2558 ชาย 56.6 หญิง 13.0 รวม 34.0 , พ.ศ. 2560 ชาย 47.5 หญิง 10.6 รวม 28.4

แอลกอฮอล์หรือที่คนไทยเรียกว่า สุราหรือเหล้า เป็นสารที่ได้มาจากกระบวนการหมักตามธรรมชาติของพืชผลไม้ เช่น ข้าว ข้าวโพด องุ่น เป็นต้น ซึ่งกระบวนการหมักดังกล่าวจะก่อให้เกิดสารที่เรียกว่า "เอทานอล" ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักที่ทำให้ต้องเรียกเครื่องดื่มนั้นว่าเป็นเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์[2]

---

[1] สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2561). ***รายงานประจำปี 2561***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://ddc.moph.go.th/uploads/ckeditor2/annual_ report_61.pdf . [2562, 18 พฤษภาคม].

[2] กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. (ม.ป.ป.). ***ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.rvp.co.th/knowledge/SaftyDriving/indexalcohol05.html. [2562, 27 พฤษภาคม].

ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สุรากลั่น มอก.2088-2544 ได้ให้คำนิยามของสุราไว้ว่า สุรา หมายถึง เครื่องดื่มที่มีแรงแอลกอฮอล์เกิน 0.5 ดีกรี แต่ไม่เกิน 80 ดีกรี

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2493 ได้ให้ความหมายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือสุราไว้อย่างหลากหลาย ดังนี้

"สุรา" หมายความรวมถึง วัตถุทั้งหลายหรือของผสมที่มีแอลกอฮอล์ซึ่งสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา หรือซึ่งดื่มกินไม่ได้แต่เมื่อได้ผสมกับน้ำหรือของเหลวอย่างอื่นแล้ว สามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา "สุราแช่" หมายความว่า สุราที่ไม่ได้กลั่นและให้ความหมายรวมถึงสุราแช่ที่ได้ผสมกับสุรากลั่นแล้ว แต่ยังมีแรงแอลกอฮอล์ไม่เกินห้าสิบดีกรีด้วย เช่น เบียร์ ไวน์ และสุรา "สุรากลั่น" หมายความว่า สุราที่ได้กลั่นแล้ว และให้หมายความรวมถึงสุรากลั่นที่ได้ผสมกับสุราแช่แล้ว แต่มีแรงแอลกอฮอล์เกินห้าสิบดีกรีด้วย เช่น สุราขาว เป็นต้น[3]

การบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นการเพิ่มปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หากผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายย่อมทำให้ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลงไม่ว่าจะเป็นด้านความสามารถในการคิด การตัดสินใจ ความยับยั้งชั่งใจ รวมถึงความสามารถในการควบคุมร่างกายหรือควบคุมสิ่งต่าง ๆ เป็นต้น และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายนี้ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อตัวผู้ขับขี่เท่านั้นยังอาจส่งผลเสียหายแก่บุคคลอื่นด้วย ยิ่งมีปริมาณแอลอฮอล์ในร่างกายมากเท่าไหร่ย่อมส่งผลกระทบต่อร่างกายของผู้บริโภคมากเท่านั้น โดยเฉพาะเรื่องการขับขี่ยานพาหนะที่หากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายมากเท่าไหร่ย่อมส่งผลต่อการคิด การตัดสินใจ อันนำไปสู่สมรรถภาพการควบคุมยานพาหนะที่ต่ำลงของผู้ขับขี่ และอาจส่งผลร้ายถึงขั้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพิ่มความเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุถึง 8 เท่าเมื่อเทียบกับผู้ไม่ดื่ม โดยแอลกอฮอล์ทำให้ผู้ขับขี่มีการตัดสินใจ การตอบสนองที่ช้าลง การมองเห็นและความระมัดระวังลดน้อยลง เพิ่มระยะเวลาในการตัดสินใจเหยียบเบรกรถ ทำให้ระยะเวลาหยุดรถเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีผลไปถึงพฤติกรรมเสี่ยงต่อความปลอดภัยในเรื่องการรัดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยและการขับขี่ด้วยความเร็วด้วย[4]

จากการศึกษาข้อมูล นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ ได้ให้ข้อมูลในงานกิจกรรมวันรำลึกถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2562 โดยเปิดเผยว่า

---

[3] พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2593. มาตรา 4.

[4] ปกครอง เปรมดิษฐกุล. (2558). ***ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย : ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย***. งานเอกสารวิชาการหลักสูตร "ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น" รุ่น 14. สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 24-25.

จากสถิติพบว่าสาเหตุสำคัญอันดับต้น ๆ ของการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บของประชาชนในประเทศไทย คือ อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นสาเหตุให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยประมาณปีละ 22,000 คน มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยกว่า 1 ล้านคน[5] และจากที่กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขได้เปิดเผยถึงรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ที่ประมาณการว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนั้นถูกจัดให้อยู่อันดับที่ 9 ซึ่งมีแนวโน้มดีขึ้นจากเดิมที่เคยอยู่อันดับที่ 2 ของประเทศสมาชิกทั้งหมด[6] แต่อย่างไรก็ตาม นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับเปิดเผยว่าแม้ประเทศไทยจะถูกจัดให้อยู่อันดับที่ 9 แต่ยังคงติดอันดับประเทศที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับที่ 1 ในทวีปเอเชีย[7] ผลร้ายที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรานอกจากจะสร้างความเสียหายให้กับตัวผู้ขับขี่ ผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ทั้งทางชีวิต ร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

การขับขี่ขณะเมาสุราเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่อจำนวนที่มากของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทย ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ที่มีการเดินทางสัญจรอย่างคับคลั่ง ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่มักจะเดินทางไปเยี่ยมญาติ ไปเที่ยวพบปะเพื่อนฝูงที่ต่างจังหวัด ทั้งมีการสังสรรค์โดยการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ หรือสงกรานต์ ที่มีจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงขึ้นจากปกติเป็นจำนวนมาก ซึ่ง พันตำรวจเอก กฤษณะ พัฒนเจริญ รองโฆษกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เปิดเผยข้อมูลจากศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงปีใหม่ 2563 ที่ได้สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 7 วันอันตราย ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563 เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 3,421 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 3,499 คน และมีผู้เสียชีวิต 373 คน โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ขับขี่ในขณะเมาสุราและขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด[8] โดยในปี 2562 อธิบดีกรมคุมประพฤติเปิดเผยถึงสถิติข้อมูลของกรมคุมประพฤติที่รายงานสรุปยอดสถิติคดีจราจรที่ศาลสั่งคุมประพฤติในช่วง 7 วันที่มีการควบคุมเข้มงวดในเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่วันที่ 11 - 17 เมษายน 2562 พบว่ามีคดีที่เข้าสู่กระบวนการควบคุมความประพฤติจากสำนักงาน

---

[5] มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). ***ข่าวเสนอประยุทธ์-ประธานศาลฎีกา แก้กฎหมายเมาชนตาย คุกไม่รออาญา***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.ddd.or.th/Contents/view/6561. [2562, 30 พฤศจิกายน].

[6] สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.). (2561). ***ประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีแนวโน้มดีขึ้น***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://ddc.moph.go.th/th/site/newsview/view/2698. [2562,18 พฤษภาคม].

[7] มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2562). ***ภาครัฐ ภาคเอกชน ลงนามประกาศเจตนารมณ์องค์กรธรรมาภิบาลทางการจราจร***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.ddd.or.th/Contents/view/6160. [2562, 18 พฤษภาคม].

[8] คมชัดลึก. (2563). ***ศปถ.สรุป 7 วันอันตรายปีใหม่ ตาย 373 ศพ เจ็บ 3,499 คน***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.komchadluek.net/news/breaking-news/408237. [2563, 6 มกราคม].

คุมประพฤติทั่วประเทศ 117 แห่ง ทั้งสิ้น 12,810 คดี โดยเป็นคดีขับรถขณะเมาสุรามากที่สุดจำนวน 12,325 คดี คิดเป็นร้อยละ 96.21 คดีขับเสพจำนวน 469 คดี คิดเป็นร้อยละ 3.66 คดีขับรถประมาทจำนวน 16 คดี คิดเป็นร้อยละ 0.13[9]

จากสถิติที่แสดงให้เห็นถึงจำนวนที่เพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรา ทั้งที่มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราแล้วก็ตาม อาจเป็นการแสดงถึงความด้อยประสิทธิภาพของกฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราในปัจจุบันที่ไม่สามารถทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราลดลงได้ เพราะฉะนั้นจึงควรมีการปรับปรุง แก้ไขเพิ่มเติมมาตราการดังกล่าวโดยนอกจากจะมุ่งเน้นลงโทษตัวผู้ขับขี่แล้วอาจมีการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราด้วย

บทบัญญัติกฎหมายหลักที่นำมาใช้บังคับกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งแม้ปัจจุบันจะมีการปรับแก้กฎหมายดังกล่าวโดยมีการเพิ่มโทษให้สูงขึ้นแล้วก็ตาม แต่การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวไม่ได้ทำให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีสาเหตุจากการขับขี่ขณะเมาสุราลดลง ซึ่งจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีจำนวนมากเป็นสัญญาณให้เห็นว่าบทบัญญัติโทษที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราที่มีอยู่ในกฎหมายปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะควบคุมให้สมาชิกในสังคมตระหนักถึงการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิผล เพราะฉะนั้น ควรจะมีการพิจารณาถึงวิธีการอื่นนอกจากการที่จะมุ่งลงโทษไปที่ผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว และควรมีการกำหนดโทษที่เหมาะสมและรวดเร็วเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความสำนึกจากการกระทำความผิดนั้น

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่ก่อให้มีผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา คงปฏิเสธไม่ได้ว่ามาตรการทางกฎหมายเป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งหากมีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมตลอดจนมีการบังคับใช้กฎหมายนั้นอย่างเข้มงวดแล้ว ย่อมสามารถป้องกันและลดปัญหาการขับขี่ขณะเมาสุราลงได้ เนื่องจากประชาชนที่อยู่ภายใต้กฎหมายย่อมไม่กล้ากระทำความผิดเพราะเกรงกลัวต่อโทษอันเป็นผลที่จะได้รับจากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้น

จากจำนวนคดีเมาแล้วขับที่ขึ้นสู่ศาลทั่วประเทศแล้วจะเห็นได้ว่า แม้ปัจจุบันประเทศไทยมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตลอดจนมีกฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด และข้อบังคับต่างๆ ที่กำหนดบทลงโทษเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราจำนวนมาก แต่ยังไม่สามารถลดจำนวนผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราลงได้

---

[9] มติชนออนไลน์. (2562). ***อธิบดีคุมประพฤติเผยสถิติคดีเมาแล้วขับช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 62 เพิ่มจากปีก่อน พบทำผิดซ้ำ 236 ราย.*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.matichon.co.th/local/crime/news_1462811. [2562, 25 พฤศจิกายน].

จากที่ได้ขอข้อมูลสถิติจำนวนการกระทำความผิดข้อหาขับรถขณะเมาสุราจากสำนักงานศาลยุติธรรม พบว่ามีจำนวนการกระทำความผิดข้อหาขับรถขณะเมาสุราที่ขึ้นสู่ศาลชั้นต้นทั่วประเทศระหว่าง พ.ศ. 2558-2562 (มกราคม – มีนาคม) ดังนี้[10] พ.ศ. 2558 จำนวน 12,680 ข้อหา พ.ศ. 2559 จำนวน 14,093 ข้อหา พ.ศ. 2560 จำนวน 13,008 ข้อหา พ.ศ. 2561 จำนวน 15,456 ข้อหา พ.ศ. 2562 (มกราคม – มีนาคม) 3,078 ข้อหา ตามสถิติข้อหาเมาแล้วขับที่ขึ้นสู่ศาลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราไม่ได้มีแนวโน้มลดลงแต่อย่างใด จึงควรมีการกำหนดมาตรการอื่น ๆ ที่จะนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันและลดปัญหาการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราต่อไป

จากที่กล่าวมาข้างต้นผู้วิจัยจึงเห็นว่า มีประเด็นน่าสนใจที่ต้องพิจารณาบทบัญญัติและมาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทยในปัจจุบันเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา (มลรัฐเท็กซัส) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐไต้หวัน เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราได้ดีมากยิ่งขึ้น โดยมีประเด็นที่ต้องพิจารณาดังต่อไปนี้

ประการแรก การกำหนดความรับผิดของผู้โดยสารในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ขับขี่ที่เมาสุรา และผู้ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

แม้ตามกฎหมายจะมีการกำหนดความรับผิดของผู้ขับขี่ขณะเมาสุราไว้แล้วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(2) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น” และต้องรับโทษตามมาตรา 160 ตรี ที่บัญญัติว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

---

[10] สำนักงานศาลยุติธรรม. (2562). ***สถิติจำนวนข้อหาขับรถในขณะเมาสุราที่ขึ้นสู่การพิจารณาของศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักรประจำปี พ.ศ. 2558 – พ.ศ. 2562 (มกราคม-มีนาคม)***. ส่วนระบบข้อมูลและสถิติ สำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานศาลยุติธรรม. [2562, 16 พฤษภาคม].

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่" [11]

ทั้งนี้ มีการกำหนดโทษผู้โดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสารบนรถตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ.2555 ที่บัญญัติว่า"ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะขับขี่หรือในขณะโดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ..." แต่จากบทบัญญัติดังกล่าวผู้โดยสารจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนรถเท่านั้น ซึ่งยังไม่ครอบคลุมถึงการเอาผิดกับผู้โดยสารที่ไม่ห้ามปรามและยินยอมให้ผู้ขับขี่ขับยานพาหนะทั้งที่ตนทราบดีอยู่แล้วว่าผู้ขับขี่เป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

เมื่อพิจารณาถึงอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรา มีหลายกรณีที่ไม่ได้มีเฉพาะตัวผู้ขับขี่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเท่านั้น แต่ยังมีบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องพัวพันด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้โดยสารที่อยู่ในยานพาหนะขณะพบการกระทำความผิด และผู้ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า บุคคลเหล่านี้รู้อยู่แก่ใจหรือเล็งเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ที่ตนโดยสารไปด้วยขับขี่ขณะที่อยู่ในอาการมึนเมา ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายและความเสียหายนั้นอาจไม่ได้เกิดกับเฉพาะตนเองเท่านั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจส่งผลร้ายต่อบุคคลอื่นที่ไม่มีส่วนรู้เห็นในการกระทำผิดนั้นด้วย เมื่อบุคคลนั้นรู้อยู่แก่ใจหรือเล็งเห็นได้แล้วเพิกเฉย ไม่ทักท้วงหรือห้ามปรามไม่ให้ผู้ขับขี่ ๆ ยานพาหนะดังกล่าวก็สมควรที่จะต้องร่วมรับผิดในผลร้ายที่เกิดจากการเมาแล้วขับด้วย ผู้วิจัยเห็นว่ามาตรการในการกำหนดความรับผิดและโทษสำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ในขณะเมาสุราน่าจะลดปริมาณอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ในขณะเมาสุราลงได้ เนื่องจากจะเป็นเหตุผลที่บุคคลเหล่านั้นจะต้องนำไปชั่งน้ำหนักว่าจะเลือกที่จะร่วมกระทำความผิดหรือสนับสนุนการกระทำความผิดนั้นหรือไม่ ตลอดจนการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับขี่ เมื่อนำมาใช้กับสังคมไทยที่คนส่วนใหญ่มีอุปนิสัยเป็นคนขี้เกรงใจน่าจะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักคิดมากขึ้นว่าการกระทำความผิดนั้นคุ้มค่าหรือไม่ โดยต้องชั่งน้ำหนักระหว่างการกระทำความผิดและผลของการกระทำความผิดที่จะได้รับ เพราะไม่ใช่เฉพาะตนเอง

---

[11] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. มาตรา 160 ตรี.

เท่านั้นที่จะต้องรับโทษ แต่อาจจะมีบุคคลอื่นที่จะต้องรับโทษไปกับตนด้วย ซึ่งการกำหนดโทษแก่ผู้โดยสารที่อยู่ในยานพาหนะขณะพบการกระทำความผิด และผู้ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย เป็นการกำหนดความรับผิดนอกจากตัวผู้ขับขี่ ซึ่งน่าจะเป็นอีกหนทางหนึ่งที่ช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุและความเสียหายที่เกิดจากการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราลงได้อย่างมาก

ประการที่สอง การกำหนดความรับผิดของผู้ให้ยืมยานพาหนะแก่ผู้ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา มีส่วนสำคัญไม่น้อยไปกว่ากัน ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกำหนดโทษกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด เมื่อผู้ให้ยืมยานพาหนะคาดหมายได้ว่า บุคคลที่ตนให้ยืมยานพาหนะจะนำยานพาหนะไปขับขี่ขณะเมาสุรา ก็ควรมีความรับผิดร่วมกับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราด้วย ซึ่งมาตรการทางกฎหมายเป็นเครื่องมือและปัจจัยหลักสำคัญที่นำมาใช้ในการควบคุมและป้องกันการกระทำความผิดอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา ตัวอย่างเช่น เมื่อผู้ยืมได้ไปขอยืมยานพาหนะจากผู้ให้ยืม โดยผู้ให้ยืมทราบว่าผู้ยืมมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย และมีแนวโน้มที่ผู้ยืมจะต้องขับขี่ยานพาหนะนั้นในขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายแต่ผู้ให้ยืมยังคงให้ยืมยานพาหนะ เช่นนี้หากผู้ยืมได้ขับขี่ยานพาหนะนั้นขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายอันเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ผู้ให้ยืมควรที่จักต้องมีความรับผิดด้วย

ดังนั้น หากมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายและการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมตลอดจนมีการบังคับใช้กฎหมายนั้นอย่างเข้มงวดย่อมสามารถควบคุม ป้องกัน และลดปริมาณปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบนท้องถนนเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราลงได้ เนื่องจากประชาชนที่อยู่ภายใต้กฎหมายย่อมไม่กล้ากระทำความผิดเพราะเกรงกลัวต่อโทษอันเป็นผลที่ได้รับจากการขับขี่ขณะเมาสุรา

ตามประเด็นปัญหาสองประการข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้ประเทศไทยจะมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา ทั้งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด และข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีการกำหนดความผิดและกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา ตลอดจนมีการปรับแก้บทลงโทษให้มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นแล้วก็ตาม แต่ยังไม่สามารถทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราลดลง โดยจากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ได้ส่งผลให้จำนวนการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราลดลงแต่อย่างใด ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดมาตรการอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา อันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาจำนวนของอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราได้

จากการเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่นที่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราได้จำนวนมาก เกิดจากการกำหนดความรับผิดในลักษณะที่กว้างสำหรับผู้เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราและการบังคับใช้กฎหมายนั้นอย่างเข้มงวด อีกทั้งประเทศญี่ปุ่นยังมีการกำหนดโทษกับผู้ขับขี่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมาก และยังมีการกำหนดความรับผิดกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น ผู้จำหน่าย ผู้โดยสาร ผู้ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้ที่เมาสุราขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน ตลอดจนกำหนดโทษกับผู้โดยสารที่อยู่ในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายด้วย นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีแนวคิดว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำความผิดที่มากกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป ทั้งนี้ ไม่เพียงแต่ประเทศญี่ปุ่นเท่านั้นที่มีการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับขี่ และมองว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราไม่ใช่แค่การกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป สหรัฐอเมริกา สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐไต้หวัน ก็มีการกำหนดกฎหมายหรือมีแนวคิดสำหรับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราบางกรณี ในลักษณะที่คล้ายกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นเช่นกัน และจากการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรามีแนวโน้มลดลง อันเป็นการแสดงให้เห็นว่าบทบัญญัติกฎหมายจราจรของประเทศเหล่านั้นมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะนำมาปรับใช้เพื่อแก้ปัญหาการขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทยได้

ประการที่สาม การกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับเหตุการณ์การขับขี่ขณะเมาสุรานอกจากตัวผู้ขับขี่ ทำให้ไม่มีฐานที่ใช้กำหนดความรับผิดและอัตราโทษกับบุคคลดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม ซึ่งหากมีการกำหนดความรับผิดกับผู้เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราจะเป็นหนทางหนึ่งที่จะนำไปสู่จำนวนที่ลดลงของการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราแต่การที่จะกำหนดความรับผิดและกำหนดอัตราโทษกับบุคลที่เกี่ยวข้องเหล่านั้นได้จะต้องมีการกำหนดโทษกับผู้ขับขี่ให้เหมาะสมก่อน เพื่อนำไปใช้เป็นฐานในการกำหนดความรับผิดของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมต่อไป แต่ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าอัตราโทษตามมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันไม่ได้ทำให้สมาชิกในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เพราะเมื่อผู้ขับขี่ได้ชั่งน้ำหนักเลือกระหว่างผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะกับบทลงโทษที่อาจได้รับก็ยังคงปฏิเสธการปฏิบัติตามกฎหมาย เพราะฉะนั้น จึงต้องมีการกำหนดอัตราโทษและประเภทของโทษให้มีความเหมาะสมเพียงพอที่จะทำให้บุคคลเหล่านั้นสำนึกในการกระทำความผิด เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด และไม่หวนกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก อันจะนำไปสู่ผลของการลดปริมาณการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราลงได้ต่อไป

และนอกจากอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทยยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอเป็นเหตุให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายแล้ว ยังเกิดจากแนวทางการพิจารณาคดีของศาลที่มองว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเป็นเพียงการกระทำโดยประมาทเท่านั้น และเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับประมวลกฎหมายอาญาในความผิดฐานกระทำโดยประมาท โดยเป็นการกระทำกรรมเดียวที่ผิดต่อกฎหมายหลายบท ลงโทษตามบทหนัก ดังที่มักจะเห็นได้จากคำพิพากษาฎีกาต่างๆ เช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 2408/2553 "ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาว่า การกระทำของจำเลยในความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราและฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส เป็นความผิดหลายกรรมและเรียงกระทงลงโทษจำเลยนั้นเป็นการไม่ชอบ เพราะการที่จำเลยขับรถในขณะเมาสุราด้วยความเร็วสูงนั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของการกระทำโดยประมาทอันเป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องกันและก่อให้เกิดผลโดยตรงที่ทำให้รถยนต์ที่จำเลยขับไปชนรถจักรยานยนต์ที่ผู้เสียหายขับจนเป็นเหตุให้ผู้เสียหายได้รับอันตรายสาหัส จึงเป็นการกระทำกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีโทษหนักที่สุดเพียงบทเดียว..."[12]

การพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา มีการลงโทษในอัตราที่สูงน้อยมาก และเมื่อจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลก็จะลดโทษให้กึ่งหนึ่งและมักจะใช้ดุลพินิจในการรอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย ให้คุมความประพฤติ และปรับเท่านั้น ซึ่งเมื่อโทษตามกฎหมายไม่ได้มีการบังคับใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จึงไม่ก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่ากฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาเรื่องจำนวนการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราลงได้ ซึ่งการกระทำผิดดังกล่าวได้สร้างความเสียหายต่อผู้เสียหายและประเทศไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งหลายครอบครัวต้องสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก สูญเสียผู้นำครอบครัว หรือทุพพลภาพเป็นภาระกับบุคคลอื่น ทำให้ไม่สามารถใช้ชีวิตอย่างปกติได้อย่างที่ผ่านมา เพราะฉะนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งหาหนทางที่จะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งมาตรการทางกฎหมายเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำมาบังคับใช้ เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรา งานวิจัยเล่มนี้จึงมุ่งเน้นศึกษากฎหมายเพื่อนำไปสู่การกำหนดความรับผิดและกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติม หรือปรับปรุงกฎหมาย สำหรับแก้ปัญหาการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

---

[12] ศาลฎีกา. (2555). ***คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2408/2553***. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://deka.supremecourt.or.th/search. [2562, 24 มิถุนายน].

ดังนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรมีการกำหนดความรับผิดและกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราและผู้ที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมเพียงพอสำหรับความร้ายแรงของความผิดนี้ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่นอันจะเป็นการช่วยเยียวยาผู้เสียหายได้อย่างแท้จริงและเป็นการสร้างความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราด้วย ซึ่งการกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่จะนำไปสู่การกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราได้อย่างเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาประวัติ ความเป็นมา แนวคิดทฤษฎีของ มาตรการควบคุมป้องกันการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา

1.2.2 เพื่อศึกษามาตรการลดปัญหาการขับขี่ขณะเมาสุราตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา

1.2.4 เพื่อให้ได้แนวทางในการแก้ไขปัญหาเรื่องการขับขี่ขณะเมาสุราที่เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างได้ผล

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

บทกำหนดโทษตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตลอดจนกฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด และข้อบังคับต่างๆ ไม่เพียงพอที่จะทำให้การกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราลดลง การกำหนดโทษกับผู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรานอกจากผู้ขับขี่ น่าจะเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราได้

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทย กฎหมายการขับขี่ขณะเมาสุราของต่างประเทศ ตลอดจนการศึกษาข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาเฉพาะกรณีการขับขี่ขณะเมาสุราเท่านั้น ไม่รวมถึงการขับขี่ขณะมีอาการเมาสิ่งอื่น เช่น ยาเสพติด เป็นต้น

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเอกสาร โดยค้นคว้าจากตำรา บทความ สถิติที่เกี่ยวข้อง เอกสารการวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ ตัวบทกฎหมายของประเทศไทย และต่างประเทศ เพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการที่จะนำมาใช้ลดปัญหาจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีสาเหตุจากการขับขี่ขณะเมาสุรา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เพื่อทราบถึงแนวคิดทฤษฎีการลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทย

1.6.2 เพื่อทราบถึงแนวคิดทฤษฎีมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศในการลดปริมาณการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา

1.6.3 ทำให้ทราบและเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาการเมาแล้วขับ

1.6.4 เพื่อให้ได้แนวทางที่จะนำมาใช้เป็นมาตรการในการลดปริมาณการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา