

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายในการดำเนินการกับผู้เกี่ยวข้อง ในการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุรา

การขบขี้ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ผลของการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้คนจำนวนมากไม่น้อยไม่ว่าจะเป็นในเรื่องทรัพย์สิน ร่างกาย จิตใจ หรือบางรายถึงขั้นต้องเสียสมาชิกครอบครัว คนรัก หรือบางครั้งอาจทำให้ทุพพลภาพจนไม่สามารถช่วยเหลือตนเองหรือประกอบการทำงานหาเลี้ยงชีพได้ และยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปจนก่อให้เกิดปัญหาครอบครัวและสังคมได้

การขบขี้ขณะเมาสุรานั้น ผู้ขบขี้มีหน้าที่รับผิดชอบการขบขี้ของตนเองเพื่อไม่ให้มีการละเมิดสิทธิของผู้อื่น แม้ปัจจุบันประเทศไทยจะตระหนักและให้ความสำคัญกับปัญหาการขบขี้ขณะเมาสุรา ทั้งการรณรงค์ “เมาไม่ขับ” ให้รับทราบ โดยทั่วกันเพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อผลของการกระทำที่อาจส่งผลร้ายต่อตนเอง สมาชิกสังคม สาธารณสุข และเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการขบขี้ขณะเมาสุราไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มอัตราโทษ การกำหนดช่วงเวลาในการจำหน่าย หรือการกำหนดสถานที่ห้ามจำหน่ายสุราแล้วก็ตาม การรณรงค์และมาตรการเหล่านั้นไม่สามารถทำให้อัตราการขบขี้ขณะเมาสุราลดลงได้

ปัญหาการขบขี้ขณะเมาสุราของประเทศไทยไม่มีแนวโน้มที่จะลดจำนวนลงแต่อย่างใด แม้จะมีการเพิ่มอัตราโทษตามกฎหมายแล้วก็ตาม จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขบขี้ขณะเมาสุราเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นว่าบทลงโทษที่เพิ่มขึ้นนั้นยังไม่สามารถยับยั้งการกระทำ ความผิดฐานการขบขี้ขณะเมาสุราได้ อาจเป็นเพราะบทลงโทษที่เพิ่มขึ้นนั้นยังไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้แก่ผู้กระทำความผิดได้ ผู้กระทำความผิดเหล่านั้นยังคิดว่าการดื่มสุราที่ก่อให้เกิดความสุขชั่วคราวนั้นคุ้มค่าที่จะเสี่ยงกับการถูกจับและถูกดำเนินคดีในข้อหาขบขี้ขณะเมาสุรา ประกอบกับบทลงโทษตามกฎหมายของประเทศไทยที่มีอัตราโทษถึงจำคุก แต่ในทางปฏิบัตินั้นมีผู้กระทำความผิดจำนวนมากที่ถูกพิพากษาถึงขั้นจำคุกจริงตามระวาง โทษที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เนื่องจากคดีขบขี้ขณะเมาสุราที่ขึ้นสู่ศาลจำเลยมักให้การรับสารภาพทำให้ศาลมักใช้ดุลพินิจในการให้รอการลงโทษจำคุกจำเลยไว้ โดยจำเลยเพียงแต่ได้รับโทษปรับเท่านั้น หรือใช้วิธีการคุมประพฤติแทน คือ การให้ผู้กระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุราไปทำงานบริการสังคม

ในสถานพยาบาลต่าง ๆ เพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และปลูกจิตสำนึกผู้กระทำความผิด ด้วยการพาผู้กระทำความผิดไปรับรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งผลที่เกิดกับผู้กระทำความผิด หรือผู้อื่นที่ได้รับผลกระทบเป็นทอด ๆ ไป ตั้งแต่สถานการณ์ของห้องฉุกเฉิน ไปจนถึงห้องดับจิต ร่วมกับการใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น การช่วยเหลืองานมูลนิธิเมาแล้วขับ การใช้หลักศาสนาขัดเกลาคิดใจ เป็นต้น ซึ่งจากตัวอย่างการลงโทษในคดีต่าง ๆ ที่ไม่มีการบังคับใช้โทษตามที่บัญญัติไว้อย่างจริงจัง ทำให้สมาชิกในสังคมไม่เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิด และไม่เกิดสำนึกในการกระทำความผิด จึงหวนกลับไปกระทำความผิดซ้ำ จากการกำหนดโทษที่ค่อนข้างเบา นอกจากจะไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดได้ ยังทำให้ผู้ได้รับผลร้ายจากการกระทำนั้นรู้สึกไม่ได้รับความยุติธรรมอย่างแท้จริง ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าบทบัญญัติของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะป้องกันสังคมจากการกระทำความผิดฐานขับขี้นขณะเมาสุราได้

เมื่อได้ศึกษาปัญหา แนวคิดทฤษฎี และกฎหมายจารจรของต่างประเทศ อันได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น มลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐไต้หวันแล้ว จะเห็นว่าประเทศเหล่านั้นกับประเทศไทยได้มีการกำหนดบทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี้นขณะเมาสุราไว้แตกต่างกันหลายประการ ทั้งอัตราโทษ รูปแบบการลงโทษ ตลอดจนการกำหนดความรับผิดชอบผู้เกี่ยวข้อง อันจะเห็นได้ว่าประเทศเหล่านั้นมีการกำหนดอัตราโทษที่สูงกว่า และมีการกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขับขี้นขณะเมาสุราไว้กว้างกว่าประเทศไทย ผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์สภาพปัญหา แนวคิดทฤษฎี บทบัญญัติกฎหมายของประเทศไทยและประเทศดังกล่าวและศึกษาเปรียบเทียบเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพอันจะนำไปสู่จำนวนที่น้อยลงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี้นขณะเมาสุราของประเทศไทย ซึ่งมีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

4.1 วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสารในยานพาหนะที่ขับขี้นโดยผู้ขับขี้นที่เมาสุรา และผู้ให้वानหรือร้องขอให้ผู้อื่นขับขี้นยานพาหนะไปส่งตนทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

เนื่องจากภารกิจสำคัญของรัฐประการหนึ่ง คือ การดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงในสังคมให้ประชาชนรู้สึกอบอุ่น ปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน รัฐจึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ว่าการกระทำการใดหรือไม่กระทำการใดเป็นความผิดและมีโทษทางอาญา เพื่อควบคุมและรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม แต่รัฐก็ไม่สามารถออกกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาได้ตามใจชอบ โดยปกติแนวคิดการกำหนดความผิดทางอาญาจะอิงกับหลักศีลธรรมและจารีตประเพณี

ของสังคม และจะมีการเสนอและพิจารณากฎหมายโดยประชาชนหรือผู้แทนประชาชนที่มีหน้าที่ ออกกฎหมายแต่ไม่ใช่การกระทำผิดทางศีลธรรมทุกอย่างจะถือว่าเป็นความผิดหาอาญาเสมอไป เช่น การพูดโกหกที่ไม่ใช่การให้การเท็จ ถือว่าเป็นการกระทำผิดต่อศีลธรรมอันดีแต่ไม่ถือว่าเป็นการ กระทำผิดกฎหมายแต่ประการใด เป็นต้น อย่างไรก็ตามมีแนวคิดอีกอย่างหนึ่งที่เรียกว่า mala prohibita ที่ไม่ได้กำหนดความรับผิดจากเรื่องศีลธรรมแต่เป็นการกำหนดความรับผิดจากสิ่งที่รัฐ เห็นว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำความผิด และได้มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาเพื่อกำหนดให้การ กระทำหรือไม่กระทำการใดเป็นความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม เช่น ความผิด เกี่ยวกับยาเสพติด การครอบครองอาวุธโดยไม่ได้รับอนุญาต การล่าสัตว์โดยไม่ได้รับอนุญาต การจอด รถในที่หวงห้ามหรือสำรองไว้สำหรับผู้พิการ หรือกฎหมายจราจร เป็นต้น

สำหรับบทบัญญัติกฎหมายหลักของประเทศไทยที่นำมาใช้บังคับกับการกระทำความผิด ฐานขบขันขณะเมาสุรา ได้กำหนดไว้ในบทบัญญัติมาตรา 43 (2) มาตรา 142 และมาตรา 160 ตรี แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมาตรา 43 (2) บัญญัติห้ามมิให้ผู้ขบขัน ๑ ยานพาหนะ ขณะเมาสุราหรือเมาย่างอื่น ซึ่งการที่จะถือว่าผู้ใดกระทำความผิดตามบทบัญญัติมาตรา 43(2) นั้น จะต้องปรากฏว่าผู้นั้นได้รับการทดสอบตามมาตรา 142 วรรคสอง (การตรวจวัดปริมาณ แอลกอฮอล์) และผลของการทดสอบนั้นแสดงให้เห็นถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎกระทรวง (ฉบับ ที่ 16) พ.ศ. 2537 และกฎกระทรวง (ฉบับที่ 21) พ.ศ. 2560 ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ ผลการทดสอบพบว่าผู้ขบขันมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือเกินกว่า 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้ขบขันที่มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี บริบูรณ์ ผู้ขบขันซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ขบขันซึ่งมีใบอนุญาต ขบขันสำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขบขันซึ่งไม่มีใบอนุญาตขบขัน หรืออยู่ระหว่างถูก พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขบขัน โดยบุคคลเหล่านั้นจะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดฐานขบขันขณะ เมาสุราตามมาตรา 42(3) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และผู้ที่กระทำผิดตาม บทบัญญัติดังกล่าวจะต้องรับโทษตามที่บัญญัติในมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีการกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขบขันในระดับความรุนแรงของโทษที่แตกต่างกัน โดย พิจารณาจากผลร้ายที่เกิดจากผลของการขบขันขณะเมาสุรานั้นเอง

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายของประเทศไทย ได้มีการกำหนดตัวบุคคลที่ต้อง รับผิดจากการขบขันขณะเมาสุราไว้เฉพาะแต่ตัวผู้ขบขันเท่านั้น แม้จะมีการกำหนดความรับผิดกับ ผู้จำหน่ายที่ฝ่าฝืนเรื่องสถานที่ในการจำหน่าย การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันที่ห้ามจำหน่าย จำหน่ายให้แก่บุคคลที่กฎหมายห้าม จำหน่ายตามวิธีที่กฎหมายห้ามไว้ หรือจำหน่ายนอกช่วงเวลา ที่ อนุญาตให้จำหน่าย ตามมาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติควบคุม

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี แต่ความรับผิดชอบเหล่านี้ไม่ได้ครอบคลุมถึงความรับผิดชอบจากการขับขี่ขณะเมาสุราแต่อย่างใด ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่มีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรากับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราไว้ด้วย เนื่องจากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นไม่ได้มีสาเหตุจากเฉพาะตัวผู้ขับขี่เท่านั้น แม้ผู้อื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราจะไม่ใช่ผู้กระทำผิดโดยตรง แต่บุคคลเหล่านั้นก็มีส่วนในการก่อให้เกิดการกระทำผิดนั้น เพราะบุคคลเหล่านั้นเป็นปัจจัยหนึ่งในการก่อให้เกิดการกระทำผิดขึ้น กล่าวคือ ผู้โดยสารในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้เมาสุรา เป็นบุคคลที่กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสาธารณรัฐไต้หวัน กำหนดให้ต้องรับผิดชอบจากการกระทำผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราของผู้ขับขี่ด้วย โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

กฎหมายจราจรญี่ปุ่นกำหนดให้ผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอให้ขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน และผู้ขับขี่ที่ขับขี่มีอาการเมาสุราหรือมีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรของประเทศญี่ปุ่น (Road Traffic Act) มาตรา 65 โดยแยกเป็นกรณีดังนี้

1) กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่เมาสุรา และยังโดยสารมาในยานพาหนะด้วย ผู้โดยสาร ผู้ที่ร้องขอหรือไหว้วานให้ไปส่งตนซึ่งอยู่ในยานพาหนะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน

2) กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่ได้ขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ผู้โดยสารต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน

จากกรณีดังกล่าวจะเห็นได้ว่าประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วาน หรือผู้ที่ร้องขอให้ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนไว้อย่างชัดเจน โดยกำหนดให้ผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอ ต้องรับผิดชอบในผลของการขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ โดยอัตราโทษจะขึ้นอยู่กับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ว่าผู้ขับขี่ได้ขับขี่ขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ กล่าวคือ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเกินกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือผู้ขับขี่ได้ขับขี่ขณะเมาสุรา กล่าวคือ แสดงอาการที่จะไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ตามปกติ เช่น เดินเซ หน้าแดง ตาปรือ เป็นต้น รวมถึงผู้ขับขี่ที่ไม่แสดงอาการผิดปกติ แต่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขึ้นไป

กฎหมายจราจรของญี่ปุ่นกำหนดให้ผู้โดยสารต้องรับผิดชอบในผลของการขับขี่ที่ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าขีดจำกัดของกฎหมาย แม้ผู้โดยสารจะไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้กระทำผิดโดยตรง แต่ผู้โดยสารก็มีฐานะเป็นผู้ที่มีส่วนที่ก่อให้เกิดการกระทำผิดนั้น

ทั้งนี้ เนื่องจากก่อนที่จะมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรของประเทศญี่ปุ่นมีเหตุอุบัติเหตุรถชนกัน เป็นเหตุให้มีเด็กเสียชีวิต จำนวน 3 ราย ซึ่งสาเหตุมาจากการขับซิ่งขณะเมาสุรา ปรากรกว่าผู้ขับขี่ได้ ขับรถหลบหนีและขอให้เพื่อนช่วยบอกว่าเป็นผู้ขับขี่แทน ทำให้เกิดการเรียกร้องให้แก้ไขกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการขับซิ่งขณะเมาสุราโดยให้กำหนดความผิดแก่บุคคลที่นั่งไปด้วย ซึ่งขณะนั้นกฎหมาย จราจรของประเทศญี่ปุ่นไม่มีบทบัญญัติกฎหมายที่จะสามารถลงโทษผู้โดยสารดังกล่าวได้ จึงไม่มีการดำเนินคดีกับผู้ที่เกี่ยวข้องโดยสารมาแต่อย่างใด

กฎหมายจราจรของสาธารณรัฐไต้หวัน (Road Traffic Management and Penalty Act) กำหนดความรับผิดกับผู้โดยสารที่มีอายุมากกว่า 18 ปี ที่โดยสารมาในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ขับขี่ ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ พบว่ามีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่า 0.25 มิลลิกรัมต่อลมหายใจ 1 ลิตร หรือมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษปรับ 600 – 3,000 ดอลลาร์ไต้หวัน ยกเว้นผู้โดยสารที่มีอายุ 70 ปีขึ้นไป ผู้ที่มีความ ผิดปกติทางจิต ผู้โดยสารในรถสาธารณะ หรือขนส่งมวลชนอื่น ๆ

จะเห็นได้ว่าสาธารณรัฐไต้หวันมีการกำหนดความรับผิดกับผู้โดยสารที่อยู่ในยานพาหนะ ที่ขับขี่โดยผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้มีการแบ่งแยก ระดับของการลงโทษผู้โดยสารตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่อย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่น และกฎหมายจราจรของสาธารณรัฐไต้หวัน ได้กำหนดประเภทของผู้โดยสารที่ต้องรับ ผิดตามกฎหมายนี้ด้วยว่าผู้โดยสารที่ต้องรับผิดเนื่องจากโดยสารในยานพาหนะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณ แอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะต้องเป็นผู้ที่มีอายุเกิน 18 ปี แต่ไม่รวมถึงผู้ที่มี อายุ 70 ปีขึ้นไป ผู้ที่มีความผิดปกติทางจิต ผู้โดยสารในรถสาธารณะ หรือขนส่งมวลชนอื่น ๆ

กฎหมายจราจรของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีกำหนดความรับผิดกับผู้โดยสารในกรณี ที่เกี่ยวกับการขับซิ่งขณะเมาสุรา โดยสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีกำหนดให้ผู้โดยสารที่นั่งมาใน ยานพาหนะต้องรับผิดในกรณี ดังต่อไปนี้

1) ผู้ที่โดยสารที่มีส่วนในการควบคุมยานพาหนะ ในกรณีที่ผู้ขับขี่เสียสมรรถภาพในการขับขี่ โดยสิ้นเชิง ต้องระวางโทษปรับ 500 ยูโร และห้ามขับขี่ตั้งแต่ 1-10 เดือน ตามประมวลกฎหมาย ความผิดอาญา มาตรา 316 และถ้าการขับซิ่งนั้นเกิดอันตราย ต้องระวางโทษจำคุก 1-5 ปี ตามประมวล กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก มาตรา 24

2) ผู้ที่นั่งมาด้วยมีระดับแอลกอฮอล์เกินขีดจำกัดของกฎหมาย และเป็นผู้ควบคุมดูแลผู้เยาว์ อายุ 17 ปี ในการขับขี่ยานพาหนะต้องระวางโทษปรับสูงถึง 3,000 ยูโร ตามประมวลกฎหมาย ว่าด้วยจราจรทางบก มาตรา 6

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ากฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้กำหนดให้ผู้โดยสารที่ต้องรับผิดชอบในการกระทำที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราไว้เฉพาะในกรณีที่ผู้โดยสารมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้คอยให้คำปรึกษาผู้ขับขี่ที่มีอายุ 17 ปี สำหรับกรณีการมีส่วนร่วมในการขับขี้นั้นมีแนวคำพิพากษาว่าผู้โดยสารต้องรับผิดชอบเมื่อเป็นกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และผู้โดยสารต้องเป็นผู้ที่ดื่มสุรไปด้วย อีกทั้งต้องมีส่วนในการควบคุมการขับขี่ เช่น เป็นผู้บอกทาง เป็นผู้ช่วยจับพวงมาลัย หรือควบคุมระบบในรถ โดยต้องรับผิดชอบเมื่อผู้ขับขี่เสียสมรรถภาพในการขับขี่โดยสมบูรณ์ หรือกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้เสียสมรรถภาพในการขับขี่โดยสมบูรณ์ แต่ถูกตรวจพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 0.5 Promille และสำหรับกรณีเป็นผู้คอยให้คำปรึกษาผู้ขับขี่อายุ 17 ปี หากพบว่าผู้โดยสารมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้นั้นอาจต้องระวางโทษในอัตราโทษเดียวกับโทษของผู้ขับขี่ขณะเมาสุรไปด้วย

ดังนั้น จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่าผู้โดยสารเป็นสมาชิกของสังคมที่ต้องมีความรับผิดชอบต่อความสงบสุขและความปลอดภัยของสมาชิกคนอื่นในสังคม เมื่อผู้โดยสาร ผู้ให้वानหรือร้องขอให้ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขับขี้นานพาหนะไปส่งตน จึงถือว่าบุคคลเหล่านั้นไม่ใช่สมาชิกคนอื่นในสังคม ซึ่งการกระทำนั้นอาจทำให้สมาชิกในสังคมคนอื่นได้รับอันตราย รัฐในฐานะผู้บริหารจึงควรที่จะดำเนินการปกป้องคุ้มครองให้เกิดความปลอดภัยแก่สมาชิกในสังคม โดยการกำหนดมาตรการเพื่อควบคุมการกระทำผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา ดังนั้น หากประเทศไทยต้องการควบคุมการกระทำผิดฐานขับขี้นานพาหนะให้ได้ผลดีมากขึ้น จึงควรกำหนดความรับผิดและกำหนดโทษกับผู้โดยสาร และผู้ให้วานหรือร้องขอให้ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขับขี้นานพาหนะไปส่งตน โดยบุคคลนั้นรู้อยู่แล้วว่าผู้ที่จะทำการขับขี้นานพาหนะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ตามแบบกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐไต้หวัน รวมถึงรวมถึงการกำหนดความรับผิดกับผู้โดยสารที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขณะควบคุมผู้เยาว์อายุ 17 ปี ในการขับขี้นั้น ดังเช่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เป็นต้น

4.2 วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดความรับผิดของผู้ให้ยานพาหนะแก่ผู้ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะขับขี้นานพาหนะ

การขับขี้นานพาหนะเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนถึงความสงบเรียบร้อยของสังคม แม้รัฐไม่มีอำนาจที่จะกำหนดความรับผิดและกำหนดโทษแก่บุคคลใดได้ตามใจชอบ แต่การปกครองดูแลให้เกิดความสงบเรียบร้อยในสังคมเป็นหน้าที่สำคัญของรัฐ ดังนั้น การกำหนดความรับผิดทางอาญาให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันในเรื่องการกำหนดความรับผิดและกำหนดโทษสำหรับผู้ให้วานหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่น่าวิตกว่าจะขับขี้นานพาหนะนั้น เป็นการ

กำหนดมาตรการควบคุมการจับซึ่งขณะเมาสุร่าอย่างมีประสิทธิภาพทางหนึ่งที่จะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อสังคม หากไม่มีการบัญญัติว่าการให้ยืมยานพาหนะแก่ผู้นำวิศกกว่าจะจับซึ่งยานพาหนะนั้น ในขณะเมาสุร่าย่อมไม่สามารถที่จะลงโทษเจ้าของยานพาหนะ ซึ่งเป็นผู้ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการกระทำความผิดได้ แต่อย่างไรก็ตามการให้ยืมยานพาหนะนั้นไม่ได้เป็นความผิดในตัวเองที่อาจมองว่าเป็นการกระทำที่ผิดศีลธรรมอันนำไปสู่การกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาโดยปกติได้ แต่การกระทำดังกล่าวนั้นควรจะถูกกำหนดให้เป็นความผิดแม้ไม่ใช่การกระทำที่ผิดศีลธรรม ดังนั้นรัฐจึงต้องกำหนดข้อห้ามขึ้นมาเองเพื่อบัญญัติว่าการให้ยืมยานพาหนะแก่ผู้นำวิศกกว่าจะจับซึ่งขณะเมาสุร่านั้นเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายและต้องมีการกำหนดโทษสำหรับความผิดนั้นด้วย ตามหลัก Mala prohibita ที่รัฐกำหนดกฎหมายขึ้นมาเพื่อให้สังคมเป็นระเบียบเรียบร้อย

ทั้งนี้ ประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐไต้หวันได้มีการกำหนดโทษสำหรับเจ้าของ ผู้ให้ยืม หรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้นำวิศกกว่าจะจับซึ่งขณะเมาสุร่า ไว้ดังนี้

ประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดโทษสำหรับผู้ให้ผู้อื่นยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะ โดยรู้ว่าผู้ที่ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ไว้ 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่ผู้จับซึ่งจับซึ่งยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนเยน ตามพระราชบัญญัติจราจร มาตรา 117-2-2 (iv) และกรณีที่ผู้จับซึ่ง ยานพาหนะในขณะเมาสุร่า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านเยน ตามพระราชบัญญัติจราจร มาตรา 117-2 (ii)

สำหรับสาธารณรัฐไต้หวันกำหนดให้เจ้าของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ทราบว่ามีผู้จับซึ่งเมา แต่ไม่สามารถห้ามผู้นั้นจับซึ่งได้ ต้องระวางโทษปรับ ดังนี้ สำหรับรถจักรยานยนต์ ปรับตั้งแต่ 15,000 - 90,000 ดอลลาร์ไต้หวัน และรถยนต์ ปรับตั้งแต่ 30,000 - 120,000 ดอลลาร์ไต้หวัน และจะต้องถูกระงับป้ายทะเบียนรถเป็นเวลา 3 เดือน ตามพระราชบัญญัติการจราจรและการลงโทษทางถนน มาตรา 35 วรรคเจ็ด

จากการศึกษากฎหมายจราจรของประเทศไทย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายจราจรของประเทศต่าง ๆ ข้างต้น พบว่าประเทศไทยไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษกับผู้ให้ยืมยานพาหนะแก่ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายและผู้ยืมมีแนวโน้มที่จะจับซึ่งยานพาหนะนั้น เช่นเดียวกับที่ไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสารที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การจับซึ่งขณะเมาสุร่า แต่ประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐไต้หวันมีการกำหนดความรับผิดชอบบุคคลเหล่านั้นไว้ด้วย ปัญหาว่าการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้ให้ยืมยานพาหนะดังกล่าว เป็นเรื่องการละเมิดสิทธิของเขาเกินไปหรือไม่ เนื่องจากผู้ให้ยืม หรือเจ้าของยานพาหนะ ไม่ได้เป็นผู้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดฐานจับซึ่งขณะเมาสุร่าโดยตรง แต่อย่างไรก็ตามหากเป็นการให้ยืมโดยเจ้าของหรือ

ผู้ครอบครองยานพาหนะรู้ว่าผู้ที่ตนให้ยืมยานพาหนะนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย บุคคลเหล่านั้นย่อมคาดหมายได้ว่าการขับขี่ยานพาหนะโดยผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนหรือสมาชิกคนอื่นในสังคมได้ ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความไม่ใส่ใจของบุคคลเหล่านั้นต่อความปลอดภัยของสมาชิกคนอื่นในสังคม การกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษสำหรับบุคคลเหล่านั้นเป็นสิ่งที่สมควรแล้ว สำหรับการให้ยืมยานพาหนะดังกล่าวนี้

ดังนั้น จากกรณีในประเทศไทยต้องการที่จะลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้น หากประเทศไทยมีการกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษสำหรับเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราไว้ดังเช่นประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐไต้หวันแล้ว ย่อมทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด

4.3 วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา เพื่อใช้เป็นฐานในการกำหนดความรับผิดชอบกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรา

บุคคลที่ต้องรับผิดชอบจากการขับขี่ขณะเมาสุรา โดยเฉพาะกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจนทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิต หรือร่างกาย คงหนีไม่พ้นตัวของผู้นับขี่ที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะนั้น ไม่ว่าผู้นับขี่นั้นจะไม่ได้มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดผลร้ายนั้นก็ตาม แต่เมื่อมีกฎหมายกำหนดให้บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในการกระทำก็ถือว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดต่อกฎหมายและต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้

สำหรับการขับขี่ขณะเมาสุราแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น บางคนยังมีการถกเถียงกันว่าจะถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปหรือเป็นการกระทำความผิดด้วยความประมาทโดยจงใจกันแน่ แต่ในการพิจารณาคดีส่วนใหญ่จะถือว่าการขับขี่ขณะเมาสุราแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นการกระทำความผิดที่เกิดจากความประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป อย่างไรก็ตามการกระทำโดยประมาทนั้นยังมีสิ่งที่เรียกว่า การประมาทโดยจงใจ (Recklessness) กล่าวคือ ผู้กระทำควรจะรู้หรืออาจคาดหมายได้ว่าการกระทำนั้นอาจก่อให้เกิดความเสียหาย เป็นการกระทำที่รู้หรือควรรู้ว่ากระทำลงไปแล้วจะเกิดความเสียหาย ซึ่งต่างจากเจตนาที่ประสงค์ต่อผลหรือยอมเสี่ยงเห็นผลนั้น การประมาทโดยจงใจนี้ ผู้กระทำแสดงการไม่ใส่ใจ ละเลย บ้าบิ่น ชะล่าใจ เป็นการกระทำที่ไม่สนใจว่าผลที่เกิดขึ้นจะเป็นอย่างไร จึงมีลักษณะที่ชัดเจน รุนแรงกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป โดยกรณีประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปนั้นเป็นเรื่องของการเสี่ยงทำกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง เป็นการกระทำที่ไม่รู้ว่าจะเกิดภัยหรือไม่ จึงควรระมัดระวังในการกระทำหรือไม่กระทำ แต่กรณี Recklessness เป็นกรณีที่อยู่ดีแล้วแต่จะเกิดภัย เกิดอันตรายขึ้น

แต่กระทำไปโดยไม่สนใจแต่อย่างใด การพิจารณาว่าผู้กระทำความผิดฐาน ขับขี่ขณะเมาสุราเป็นผู้กระทำความผิดในลักษณะที่เป็นการประมาทโดยจงใจหรือไม่ ต้องพิจารณาไปที่ตัวผู้ขับขี่ว่ารู้หรือไม่ คิดหรือไม่ อันเป็นการมองไปที่ตัวของผู้กระทำ และต่อมาต้องพิจารณาว่าวิญญูชนหรือคนทั่วไป จะคิดและกระทำอย่างไรเมื่ออยู่ในสถานะเช่นเดียวกับผู้นั้น โดยสิ่งที่ต้องพิจารณาดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับจิตสำนึก การตระหนักรู้ ความระมัดระวัง หรือผู้กระทำรู้หรือไม่ หรือควรจะมีรู้ได้ว่าการกระทำของเขาอาจก่อให้เกิดอันตรายกับผู้อื่น กล่าวโดยสรุปคือ การกระทำที่เป็น Recklessness นั้น เป็นกรณีที่ผู้กระทำรู้หรือควรรู้ได้ว่าพฤติกรรมของตนนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น ซึ่ง Recklessness จะอยู่ในระดับที่สูงกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป แต่ต่ำกว่าการกระทำโดยเจตนา โดยจะต้องพิสูจน์หรือแสดงให้เห็นว่าผู้กระทำได้กระทำไปโดยรู้ว่าการกระทำของเขานั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แต่ยังคงกระทำการนั้นอยู่โดยไม่ยี่คิดต่อสวัสดิภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นในสังคม สำหรับกรณีขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเมื่อนำมาพิจารณาในสภาวะของวิญญูชนหรือคนทั่วไปแล้วนั้น จะพบว่าวิญญูชนหรือคนส่วนใหญ่ในสังคมคงไม่กระทำเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ก่อนที่ดื่มย่อมมีสติสัมปชัญญะครบถ้วนสมบูรณ์และรู้ตัวอยู่แล้วว่าจะบริโภคแอลกอฮอล์ แต่ยังคงขับขี่ยานพาหนะไปด้วยทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าตนจะต้องขับขี่ยานพาหนะนั้นกลับเอง ซึ่งสามารถมองได้ว่าผู้ขับขี่ละเลย ไม่ใส่ใจ ในความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน หรือสมาชิกคนอื่นในสังคม

การขับขี่ขณะเมาสุรายังเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ของอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย โดยประเทศไทยยังมีแนวคิดว่าการกระทำความผิดฐาน ขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำผิดด้วยความประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป แม้ว่าในผลร้ายของการกระทำนั้นจะก่อให้เกิดความเสียหายกับชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นหรือไม่ก็ตาม แต่ถึงกระนั้นประเทศไทยยังคงตระหนักและเห็นว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องหามาตรการควบคุมเพื่อป้องกันให้เกิดความสูญเสียกับสังคมน้อยที่สุด ซึ่งประเทศไทยได้มีการบัญญัติกฎหมายและบทลงโทษเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุรา และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายนั้นเรื่อยมา แต่มาตรการเหล่านั้นยังไม่สามารถลดจำนวนการกระทำความผิดฐาน ขับขี่ขณะเมาสุราลงได้

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราอันเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ของประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น มลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี จะเห็นว่ามาตรา 43(2) และมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราโทษสำหรับการขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราไว้เป็นระดับรุนแรงขึ้นตามความร้ายแรงของผลร้ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำนั้นเช่นเดียวกับทุกประเทศ แต่ประเทศไทยไม่มีการกำหนดความรุนแรงของโทษตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือตามความถี่ของการกระทำความผิดดังเช่น ประเทศญี่ปุ่น มลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา

สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่มีการกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงมากขึ้นเป็นขั้นบันได และการเพิ่มอัตราโทษผู้ขับขี่สำหรับกรณีที่อยู่ในขณะขับขี่นั้นมีเด็กอายุไม่เกิน 12 ปีโดยสารมาด้วย

สำหรับการกำหนดความร้ายแรงของอัตราโทษที่พิจารณาจากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายขณะขับขี่นั้น ประเทศญี่ปุ่นและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้กำหนดอัตราโทษที่ร้ายแรงมากขึ้นสำหรับผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายที่สูงมากหรืออยู่ในสภาพที่ไม่สามารถขับขี่ยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนียังได้แยกประเภทของความรับผิดชอบตามกฎหมาย กล่าวคือ โดยทั่วไปที่ผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินขีดจำกัดถือว่าการทำความผิดต่อกฎหมายในทางปกครอง แต่สำหรับผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายในปริมาณที่สูงมากจะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายอาญา

การกำหนดขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายในระดับที่แตกต่างกันสำหรับผู้ขับขี่แต่ละประเภทอาจเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราได้ กล่าวคือ ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยหรือผู้ขับขี่มือใหม่ที่ยังขาดวุฒิภาวะและขาดประสบการณ์ในการขับขี่อาจก่ออุบัติเหตุได้ง่ายขึ้นหากมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย กฎหมายของมลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้มีการปฏิเสธการมีแอลกอฮอล์ในร่างกายสำหรับผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เยาว์และผู้ขับขี่มือใหม่ แม้ประเทศไทยจะมีการกำหนดขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อยู่ระหว่างถูกพัก ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตชั่วคราว ไว้ที่ในระดับที่ต่ำกว่าของบุคคลทั่วไปแล้ว แต่กระนั้นอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราส่วนใหญ่ก็มักจะเกิดจากผู้ขับขี่ที่เป็นหนุ่มสาว ดังนั้น ประเทศไทยควรที่ปฏิเสธการมีแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เยาว์และผู้ขับขี่มือใหม่ด้วยเช่นกัน

แนวคิดเรื่องการขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทย ยังคงเห็นว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป ถึงแม้ว่าผลของการกระทำนั้นจะก่อผลร้ายให้กับผู้อื่นก็ตาม และเมื่อการขับขี่ขณะเมาสุราถูกมองว่าเป็นการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปก็มักจะได้รับการผ่อนปรนจากผู้พิพากษา เนื่องจากมองว่าผู้กระทำไม่ได้มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดผลร้ายนั้น ประกอบกับประโยชน์ในทางกฎหมายที่กำหนดว่า ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดให้การรับสารภาพก็สามารถลดโทษได้ ซึ่งโดยส่วนใหญ่เมื่อรับสารภาพแล้วก็จะได้รับการลดโทษลงกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนด และเมื่อการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราถูกมองว่าเป็นการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป จึงมีการกำหนดโทษในอัตราที่ไม่สูงมาก เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพแล้วศาลได้ลดโทษให้ ทำให้โทษจำคุกตามกฎหมายที่จำเลยจะได้รับนั้นเข้าเกณฑ์ที่อาจได้รับการรอลงโทษตามมาตรา 56 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งการพิจารณาคดีของประเทศ

ไทยยึดถือแนวทางนี้มาตลอด ทำให้ผู้กระทำความผิดฐานขับขีฆณะเมาสุราไม่ได้รับโทษอย่างที่สมควร ก่อให้เกิดความไม่เกรงกลัวต่อโทษ ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวที่จะกระทำความผิดซ้ำ และบุคคลอื่น ไม่เกรงกลัวที่จะเลียนแบบการขับขีฆณะเมาสุราเช่นกัน

สำหรับผู้วิจัยเห็นว่า การกระทำความผิดฐานขับขีฆณะเมาสุราไม่ใช่เพียงการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปเท่านั้น เนื่องจากก่อนที่ผู้ขับขีจะตัดสินใจไปดื่มแอลกอฮอล์เป็นช่วงเวลาที่มีสติสัมปชัญญะครบถ้วนสมบูรณ์ดี ย่อมที่จะสามารถชั่งน้ำหนักเลือกที่จะไม่นำยานพาหนะไปหรือวางแผนที่จะไม่ขับขียานพาหนะกลับด้วยตนเอง แต่ผู้นั้นกลับเห็นว่าการไปสนุกเพียงแค่ชั่วคราวด้วยการดื่มสุราและการขับขีหลังจากนั้นคุ้มค้ำกับผลร้ายที่อาจเกิดขึ้นจากการขับขีฆณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายของเขา ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการขับขีฆณะเมาสุราเป็นการกระทำความผิดที่เกินกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป แต่ยังไม่ถึงขั้นที่จะถือว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาเนื่องจากผู้ขับขีมิได้ตั้งใจให้เกิดผลร้ายต่อผู้ใด ผู้วิจัยมีความคิดเห็น ไปในทางเดียวกับการดำเนินคดีมาแล้วของประเทศญี่ปุ่น ที่มองว่ากระทำความผิดฐานขับขีฆณะเมาสุราเป็นการกระทำประมาทโดยจงใจ ซึ่งประชาชนและหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมของญี่ปุ่น เห็นว่าการขับขีฆณะเมาสุราเป็นความผิดร้ายแรงถึงขนาดที่บางครั้งผู้พิพากษายังได้ดำเนินการกระทำความผิดนี้ในคำพิพากษาด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดและผู้อื่นในสังคมเกิดความสำนึก เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและไม่กล้าที่จะกระทำความผิดต่อไป และสำหรับสหรัฐอเมริกาเองก็มองว่าการกระทำความผิดฐานขับขีฆณะเมาสุราบางกรณีเป็นการกระทำที่มากกว่าการประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป โดยถือว่าเป็นการกระทำในความผิดข้อหาฆ่าผู้อื่น (second-degree murder) ดังเช่น กรณีที่จำเลยดื่มโดยสมัครใจในบาร์จนถึงขั้นเมาและจะขับรถกลับ แต่พบเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ห้ามมิให้จำเลยขับรถ จำเลยก็กลับเข้าไปในบาร์จนตำรวจกลับไปจำเลยก็ฝ่าฝืนคำเตือนของเจ้าหน้าที่ตำรวจและขับรถกลับในขณะที่มีเมาโดยประมาทด้วยการขับรถด้วยความเร็ว ฝ่าป้ายสัญญาณให้หยุดและฝ่าสัญญาณไฟจราจร แม้ผู้โดยสารที่นั่งมาในรถกับจำเลยจะได้เตือนให้ขับรถให้ช้าลงแต่จำเลยมิได้ปฏิบัติตาม จนกระทั่งถึงแยกไฟแดงแทนที่จำเลยจะหยุดรถแต่กลับฝ่าสัญญาณไฟด้วยความเร็ว ทำให้รถของจำเลยไปชนรถของผู้เสียหายเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย โดยศาลเห็นว่าจำเลยทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการขับรถของตนโดยได้รับคำตักเตือนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้โดยสารที่นั่งมากับจำเลยแล้ว แต่จำเลยไม่เชื่อในคำเตือนยังคงขับรถด้วยความเร็วและไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหลายต่อหลายครั้งตลอดเส้นทาง การขับขี ซึ่งการฝ่าสัญญาณไฟจราจรจนเป็นเหตุให้เกิดการชนในครั้งนี้เป็นข้อที่สามารถฟังได้ว่าจำเลยได้กระทำโดยเกิดจากเจตนาของจำเลย และจากข้อเท็จจริงที่กล่าวมานี้ก็ทำให้ลูกขุนเชื่อได้แล้วว่าจำเลยได้กระทำไปโดยไม่ไยดีต่อชีวิตของมนุษย์ ซึ่งเป็นความผิดฐานฆ่าคนตาย

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่า การกระทำ ความผิดฐาน ขับขี่ขณะเมาสุรา ไม่ได้เป็นการกระทำด้วยความประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป แต่เห็นว่าการ ขับขี่ขณะเมาสุรา เป็นการกระทำประมาทโดยจงใจ ซึ่งการกระทำของผู้ขับขี่แสดงให้เห็นถึงความไม่สนใจ ใยดีต่อความปลอดภัยและชีวิตของผู้อื่น จากการที่รู้อยู่แล้วว่า อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายหรือชีวิตของผู้อื่นได้

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การ ขับขี่ขณะเมาสุรา เป็นปัญหาสำคัญที่ประเทศต่าง ๆ ได้กำหนดมาตรการควบคุมการ ขับขี่ขณะเมาสุรา เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการนั้น อันจะนำไปสู่ความสูญเสียที่น้อยลง และความสงบสุขของสังคม ดังนั้น การมีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมย่อมทำให้บรรลุลวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้ โดยมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมคือ การกำหนดความรับผิดกับผู้เกี่ยวข้องกับการ ขับขี่ขณะเมาสุรา และการกำหนดโทษที่เหมาะสมแก่บุคคลเหล่านั้น ย่อมที่จะทำให้ปัญหาการกระทำ ความผิดฐาน ขับขี่ขณะเมาสุรา ลดลงได้จากความเกรงกลัวต่อผลที่อาจได้รับจากการกระทำผิดกฎหมายนั้น