

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การบริโภคสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์นั้น เป็นสิ่งที่อยู่คู่กับการดำเนินชีวิตของคนในสังคมอย่างช้านาน ผู้คนดื่มแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะอยู่ในอารมณ์ทุกข์ หรือสุข ไม่ว่าจะในงานเลี้ยงสังสรรค์หรือพิธีกรรมต่าง ๆ อาจเป็นเพราะเพื่อสร้างความสุขหรือปลอบประโลมจิตใจ หรือในบางคนมีความเชื่อว่าเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มีส่วนที่ช่วยบำรุงร่างกายได้ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์จัดเป็นสารเสพติดชนิดหนึ่งที่มีทั้งประโยชน์และโทษ บ่อยครั้งที่การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อให้เกิดโทษต่อสังคม เช่น อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ การทะเลาะวิวาท การฆ่าตัวตาย หรือก่ออาชญากรรม การดื่มสุราอาจช่วยบำบัดความเครียดและสร้างมิตรภาพให้ใครหลายคน แต่เมื่อพิจารณาแล้วการดื่มสุราเป็นการให้โทษมากกว่าให้คุณ

จากที่กล่าวมานั้นจะเห็นว่าการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อาจก่อให้เกิดโทษต่อสังคม เช่น ปัญหาเรื่องการขับขี้นขณะเมาสุราที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อตัวผู้บริโภคนเอง ต่อผู้อื่นในสังคม หรือต่อเศรษฐกิจของประเทศด้วย ทำให้สมาชิกในสังคมเกิดความรู้สึกที่ไม่ปลอดภัยในการใช้ชีวิต โดยเฉพาะกับชีวิตประจำวันในการขับขี้นบนท้องถนน ถึงแม้ประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมและป้องกันการกระทำความผิดฐานขับขี้นขณะเมาสุราแล้วก็ตาม ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับสำหรับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการขับขี้นขณะเมาสุราของประเทศไทยยังไม่สามารถที่จะก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด อันจะนำไปสู่จำนวนที่ลดลงของการกระทำความผิดฐานขับขี้นขณะเมาสุรา

5.1 บทสรุป

แม้ประเทศไทยจะมีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขับขี้นขณะเมาสุราและกำหนดมาตรการสำหรับควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไว้ในกฎหมายต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และประกาศหรือข้อบังคับอื่น ๆ เป็นต้น แต่มาตรการกำหนดความรับผิดชอบและอัตราโทษเหล่านั้นไม่ได้ก่อให้เกิดสมาชิกในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด โดยยังมีคนอีกมากที่เห็นว่าการขับขี้นขณะเมาสุรามีค่าที่จะเสี่ยงกับผลของกฎหมายที่จะได้รับจาก

การกระทำผิดนั้น ทำให้จำนวนผู้กระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุราไม่ได้มีแนวโน้มลดลงแต่อย่างใด ดังนั้น รัฐในฐานะผู้ปกครอง คู่ครอง ดูแลสังคม จึงต้องกำหนดปรับปรุงแก้ไขมาตรการเดิม หรือกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขบขี้ขณะเมาสุราต่อไป

จากที่กล่าวมาข้างต้น รัฐบาลของประเทศไทยไม่ได้คำนึงถึงการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุรา ดังจะเห็นได้จากที่มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการขบขี้ขณะเมาสุราโดยการเพิ่มอัตราโทษกับผู้ขบขี้ที่เมาแล้วขับ ตามมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 แต่ถึงกระนั้นยังไม่สามารถทำให้ปัญหาการขบขี้ขณะเมาสุราลดลงได้ ทั้งนี้ การทำให้สมาชิกในสังคมยินยอมปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขบขี้ขณะเมาสุราอย่างเคร่งครัด จะทำให้การกระทำความผิดดังกล่าวลดจำนวนลงได้อย่างแน่นอน แต่การที่จะทำให้สมาชิกในสังคมในปัจจุบันที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการเกี่ยวกับการขบขี้ขณะเมาสุราอย่างเคร่งครัดยอมที่จะปฏิบัติตามมาตรการเหล่านั้น คือ การทำให้บุคคลเหล่านั้นเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและโทษที่จะได้รับจากผลของการกระทำนั้น ดังนั้น การกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบจากการขบขี้ขณะเมาสุราเสียใหม่และการกำหนดโทษที่เหมาะสมแก่บุคคลเหล่านั้นเป็นสิ่งที่นำไปสู่การบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดจากการขบขี้ขณะเมาสุราลงได้ ประเด็นที่ต้องพิจารณา คือ บุคคลที่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการขบขี้ขณะเมาสุรานั้นมีเพียงเฉพาะแต่ตัวผู้ขบขี้หรือไม่ บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขี้ขณะเมาสุรา เช่น ผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขบขี้ยานพาหนะไปส่งตน และผู้ให้ยืมยานพาหนะนั้น ควรที่จะต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำนั้นด้วยหรือไม่ ตลอดจนหากบุคคลเหล่านั้นสมควรที่จะต้องร่วมรับผิดชอบแล้ว ควรจะกำหนดโทษกับบุคคลเหล่านั้นอย่างไร และการที่กฎหมายกำหนดโทษกับผู้ขบขี้ขณะเมาสุราไว้อยู่แล้ว แต่ไม่ได้ทำให้จำนวนการกระทำความผิดฐานขบขี้ขณะเมาสุราลดลง ควรที่จะมีการแก้ไขกฎหมายโดยการเพิ่มอัตราโทษกับผู้ขบขี้หรือไม่ และหากมีการกำหนดอัตราโทษใหม่กับผู้ขบขี้ อัตราโทษใหม่นั้นควรที่จะมีความเหมาะสมอันจะนำมาใช้เป็นฐานในการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขี้เมาสุราได้ต่อไปด้วย

ดังนั้น จากการวิเคราะห์ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศอื่น ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น มลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขบขี้ขณะเมาสุรา ในการกำหนดโทษแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขบขี้ขณะเมาสุรา ผู้วิจัยสามารถสรุปปัญหาได้ดังนี้

5.1.1 ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสารในยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ขับขี่ที่เมาสุรา และผู้ให้वानหรือร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งคนที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ประกอบมาตรา 160 ตรี ไม่มีการกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรานอกจากตัวผู้ขับขี่ เว้นแต่การกำหนดโทษกับผู้โดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสารบนรถตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ.2555 ที่บัญญัติห้ามไม่ให้ผู้ที่อยู่ในยานพาหนะที่อยู่ในระหว่างขับขี่หรือที่โดยสารอยู่ในยานพาหนะบนทางเดินรถบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เท่านั้น ซึ่งยังไม่ครอบคลุมถึงการเอาผิดกับผู้โดยสารที่ไม่ห้ามปราม และยินยอมโดยสารไปกับผู้ขับขี่ที่ตนรู้ว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกายแต่อย่างไร ซึ่งจากการพิจารณาถึงการขับขี่ขณะเมาสุราจะเห็นว่าหลายกรณีสาเหตุของอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากผู้ขับขี่เพียงคนเดียว ยังมีบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขับขี่นั้น เช่น ผู้โดยสารที่ไม่ห้ามปรามผู้ขับขี่ทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าผู้ขับขี่เป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ซึ่งการไม่ห้ามนั้นเสมือนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้มีการขับขี่ขณะเมาสุรา ทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าการขับขี่ขณะเมาสุราของผู้ขับขี่นั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเอง ผู้ขับขี่ หรือบุคคลอื่น ได้ โดยผู้โดยสาร ผู้ที่ให้วานหรือผู้ที่ร้องขอให้ไปส่งนั้นได้ชั่งน้ำหนักจากทางเลือกที่ตนมีแล้วว่าการกระทำเช่นนี้คุ้มค่ากับความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้น จึงถือว่าบุคคลเหล่านี้เพิกเฉยต่อความปลอดภัยของสมาชิกคนอื่นในสังคม จึงควรที่จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในผลของการกระทำของผู้ขับขี่นั้นด้วย ซึ่งการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้วานหรือผู้ที่ร้องขอให้ไปส่ง โดยรู้ว่าผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายอาจจะเป็นอีกหนทางหนึ่งนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราได้

5.1.2 ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะขับขี่ยานพาหนะนั้นขณะเมาสุรา

จากกรณีที่ผู้วิจัยเห็นว่าความผิดอันเกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราที่กำหนดความรับผิดชอบเฉพาะตัวผู้ขับขี่ตามกฎหมายของประเทศไทยนั้นยังไม่เพียงพอและเห็นควรกำหนดความรับผิดชอบกำหนดโทษกับผู้โดยสาร ผู้ที่ให้วาน หรือผู้ที่ร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่ง โดยรู้ว่าผู้ที่จะขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายแล้ว ยังมีบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราอีกฐานะหนึ่งที่ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการกระทำนั้นด้วย กล่าวคือ ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะ โดยผู้ให้ยืมทราบว่าผู้ยืมมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย และมีแนวโน้มที่ผู้ยืมจะต้องขับขี่ยานพาหนะนั้นในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย แต่ผู้ให้ยืมยังคงให้ยืมยานพาหนะ ซึ่งการกระทำของผู้ให้ยืมเปรียบเสมือนการหยิบยื่นอาวุธให้แก่ผู้ขับขี่โดยที่รู้อยู่แล้วว่ายานพาหนะที่ให้ยืมนั้นอาจถูกใช้ในการก่อให้เกิด

ความเสียหายต่อผู้อื่นจากผลของแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ดื่ม เช่นนี้ หากผู้ดื่มได้ขบขันยานพาหนะขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายอันเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ผู้ให้ขมควรที่จักต้องมีความรับผิดชอบด้วย

จากประเด็นการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขบขันขณะเมาสุราข้างต้น น่าจะเป็นหนทางหนึ่งที่ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดจากการขบขันขณะเมาสุราลดลงได้ โดยการกำหนดโทษกับผู้โดยสาร ผู้ที่เี่ยวานหรือผู้ที่ร้องขอให้ไปส่ง ผู้ให้ขมหรือให้ใช้ยานพาหนะ โดยรู้ว่าผู้ขบขันมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย จะทำให้บุคคลดังกล่าวเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่อาจจะได้รับ โดยบางครั้งบุคคลเหล่านี้ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์เช่นเดียวกับผู้ขบขัน ย่อมที่จะมีสติในการคิด ไตร่ตรอง และชั่งน้ำหนักเลือกหนทางที่ดีและคุ้มค่าที่สุดของตนเมื่อเทียบกับผลร้ายที่อาจได้รับจากการขบขันขณะเมาสุราของผู้ขบขัน ประกอบกับอุปนิสัยของคนไทยที่เป็นคนขี้เกรงใจ ซึ่งการกระทำของผู้ขบขันอาจกระทำให้บุคคลที่มีความสัมพันธ์กับคนที่โดยสารมาในยานพาหนะนั้นด้วยความเดือดร้อน ผู้ขบขันจึงไม่กล้าที่จะทำการขบขันขณะเมาสุราอันเป็นเหตุที่จะสร้างความเดือดร้อนกับผู้อื่น ซึ่งประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสาร ผู้ให้ขมหรือให้ใช้ยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขบขันขณะเมาสุรา โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นที่ปัญหาเรื่องการขบขันขณะเมาสุรามีจำนวนลดลงเรื่อย ๆ จากการกำหนดความรับผิดชอบกับบุคคลดังกล่าวและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยจำนวนที่ลดลงของอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศญี่ปุ่น หรือจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยของประเทศที่ขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองเบียร์อย่างสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี แสดงให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพของกฎหมายของประเทศดังกล่าว ซึ่งหากนำมาปรับใช้กับกฎหมายของประเทศไทยย่อมสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขบขันขณะเมาสุราลงได้ ตลอดจนจะทำให้มีคดีไปสู่ศาลน้อยลงด้วย

5.1.3 ปัญหาการกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขบขันขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติ

จราชจรทางบก พ.ศ.2522

การกำหนดโทษสำหรับผู้ขบขันที่ได้ขบขันยานพาหนะขณะเมาสุราของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติจราชจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น กำหนดให้ผู้ขบขันต้องรับผิดชอบเมื่อขบขันยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ตามกฎหมาย ซึ่งเป็นที่เหมาะสมแล้วที่มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขบขันที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และการกำหนดความรุนแรงของอัตราโทษตามความร้ายแรงจากผลของการขบขันนั้น ก็เป็นเรื่องที่สมควร กล่าวคือ การขบขันที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษหนักกว่าการขบขันที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายเป็นต้น แต่ทั้งนี้การกำหนดอัตราโทษโดยคำนึงถึงความถี่ในการกระทำผิดก็เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ได้รับโทษเด็ดขาดได้ ดังเช่น

มลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐไต้หวัน และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่มีการกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้นในการกระทำความผิดซ้ำในครั้งถัดไปภายในระยะเวลาที่กำหนด

การกำหนดขีดจำกัดแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ในระดับที่ต่ำกว่าสำหรับผู้ที่ย่อยวุฒิภาวะหรืออ่อนประสบการณ์ในการขับขี่ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคนหนุ่มสาว อันหมายถึง ผู้เยาว์หรือผู้ขับขี่มือใหม่จะเป็นการช่วยลดสาเหตุในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากบุคคลดังกล่าวได้ แม้ประเทศไทยจะมีการกำหนดขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ต่ำกว่าบุคคลทั่วไปสำหรับผู้เยาว์แล้ว แต่ผู้วิจัยเห็นว่ายังไม่เพียงพอที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริง สำหรับผู้เยาว์และผู้ขับขี่มือใหม่ (ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว) ผู้วิจัยเห็นว่าไม่ควรที่จะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเลยแม้แต่น้อย เนื่องจากเป็นผู้ที่ย่อยวุฒิภาวะ และเป็นผู้ขับขี่มือใหม่ที่อาจควบคุมตัวเองไม่ได้จากความตื่นตระหนกตกใจ ประกอบกับแอลกอฮอล์ในร่างกายที่จะทำให้ขาดสติมากขึ้น ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นควรไม่อนุญาตให้ผู้เยาว์หรือผู้ขับขี่ที่อยู่ระหว่างใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมีแอลกอฮอล์ในร่างกายขณะขับขี่ยานพาหนะ ดังเช่นกฎหมายของมลรัฐเท็กซัส แห่งสหรัฐอเมริกา และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

การกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงขึ้นสำหรับผู้ขับขี่น่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะนำไปสู่การลดการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราได้ กล่าวคือ แม้ประเทศไทยจะได้มีการกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราไว้แล้วก็ตาม แต่โทษที่กำหนดไว้นั้นยังไม่รุนแรงมากพอที่จะทำให้สมาชิกในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายอย่างเคร่งครัด ประกอบกับแนวคิดและแนวทางการพิจารณาคดีของประเทศไทยมองว่าการขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นการกระทำความผิดโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปเท่านั้น แม้ว่าผลของการกระทำนั้นจะส่งผลให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายก็ตาม เมื่อแนวความคิดของประเทศไทยมองว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป ทำให้ศาลใช้ดุลพินิจกำหนดโทษอย่างไม่รุนแรง ประกอบกับเมื่อผู้กระทำความผิดให้การรับสารภาพยอมได้รับประโยชน์ทางกฎหมายที่กำหนดให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการลดโทษได้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วศาลก็มักจะลดโทษให้แก่ผู้รับสารภาพกึ่งหนึ่ง เมื่อได้รับการลดโทษลงกึ่งหนึ่ง แม้จะเป็นกรณีที่มีความรับผิดชอบร้ายแรงที่สุดที่การขับขี่นั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายก็จะเหลือลงโทษสูงสุดไม่เกิน 5 ปี และเมื่อศาลพิพากษาให้จำคุกไม่เกิน 5 ปี ศาลอาจพิจารณารอการลงโทษผู้กระทำความผิดได้ หากเข้าเงื่อนไขที่จะได้รับประโยชน์นั้น ซึ่งต่างจากประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาที่มองว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราบางกรณีเป็นการกระทำที่มากกว่าการประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยก็เห็นเช่นนั้น โดยเห็นว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราจนเป็นเหตุเกิดความเสียหายเป็นมากกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป

เนื่องจากผู้ขับขี่เป็นผู้เลือกเองตั้งแต่ก่อนที่จะดื่มแอลกอฮอล์ว่าจะขับขี่ยานพาหนะไปและต้องขับขี่ยานพาหนะนั้นกลับเอง การกระทำของผู้ขับขี่เป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และไม่ไยดีต่อสมาชิกคนอื่นในสังคม ซึ่งการตัดสินใจเลือกจากการชั่งน้ำหนักระหว่างการกระทำนั้นและผลร้ายที่อาจได้รับจากการลงโทษ ผู้ขับขี่กลับเลือกทางที่อาจก่อให้เกิดผลร้ายกับผู้อื่นจากการขับขี่ขณะเมาสุราของตนขณะมีสติในการตัดสินใจเลือก ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำประมาทโดยเจตนา จึงควรที่จะกำหนดโทษให้สูงขึ้น เพื่อให้การกระทำที่มากกว่าความประมาทอย่างธรรมดาทั่วไปนี้ไม่ได้รับผลประโยชน์ตามบทบัญญัติของกฎหมายเรื่องการลงโทษ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับโทษจริง ๆ และจะสร้างความเข็ดหลาบและก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราได้ดียิ่งขึ้น

กล่าวโดยสรุป คือ การกำหนดความรับผิดชอบและการกำหนดโทษกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรที่จะมีความเหมาะสมกับทั้งเรื่องตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ ประเภทของโทษ และความรุนแรงของโทษ เพื่อที่จะก่อให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดควรที่จะต้องมีส่วนร่วมในการรับผลของการกระทำนั้นด้วย

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตลอดจนกฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด และข้อบังคับต่าง ๆ พบว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะทำให้ปัญหาการขับขี่ขณะเมาสุราลดลง ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา ดังนี้

5.2.1 การกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้ที่เมาสุราขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน

เดิม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนแต่อย่างใด

ผู้วิจัยเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบกับผู้เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุราโดยการกำหนดความรับผิดชอบของผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้ที่เมาสุราขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน ดังนี้

ใหม่ มาตรา 43/1 “ห้ามมิให้ผู้ใด ไหว้วานหรือขอร้องให้ผู้ที่ยังรู้อยู่แล้วว่าเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกายขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน หากพบว่าผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย

เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่าผู้ให้वानหรือร้องขอดังกล่าวเป็นผู้กระทำความผิดต่อกฎหมาย ทั้งนี้ให้รวมถึงผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางมาในยานพาหนะนั้นด้วย

ผู้ใดให้वान หรือร้องขอ และผู้โดยสารตามวรรคหนึ่ง ไม่หมายความว่าถึง บุคคลที่มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี ผู้ที่มีอายุตั้งแต่เจ็ดสิบปีขึ้นไป ผู้วิกลจริต และผู้โดยสารรถสาธารณะ

ผู้กระทำฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

5.2.2 การกำหนดความรับผิดกับผู้ทำให้ผู้ขับขี่เฝ้ายานพาหนะขณะเมาสุรา

เดิม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดกับผู้ทำให้ผู้ขับขี่เฝ้ายานพาหนะในการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา

ผู้วิจัยเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติความรับผิดของผู้ทำให้ผู้ขับขี่เฝ้ายานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา ดังนี้

ใหม่ มาตรา 43/2 “ห้ามผู้ใดให้ผู้อื่นเฝ้ายานพาหนะทั้งที่ตนรู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้มีแอลกอฮอล์ในร่างกายและผู้เฝ้ายานมีแนวโน้มที่จะขับขี่ยานพาหนะในขณะนั้น หากพบว่าผู้เฝ้ายานพาหนะนั้นในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่าผู้เฝ้ายานเป็นผู้กระทำความผิดต่อกฎหมาย

ผู้เฝ้ายานพาหนะตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะในขณะรู้ว่าผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

ผู้กระทำฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และเพิกถอนทะเบียนยานพาหนะนั้นเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนแต่ไม่เกินสามเดือน”

5.2.3 การกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราเพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดโทษแก่บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรา

เดิม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ขับขี่ขณะเมาสุราเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา 43 (2) และต้องระวางโทษตามมาตรา 160 ตรี

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

ข้อ 3 ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณีดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ขับขี่

ผู้วิจัยเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุรา ดังนี้

ใหม่ เพิ่มอัตราโทษกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราในมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

วรรคสอง หากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

วรรคสาม หากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สี่ปีถึงเจ็ดปี หรือปรับตั้งแต่ห้าแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

วรรคสี่ หากการขับขี่ขณะเมาสุรานั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่เจ็ดถึงยี่สิบปี หรือปรับตั้งแต่เจ็ดแสนถึงหนึ่งล้านบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ทั้งนี้ ผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่ หากได้กระทำความผิดซ้ำภายในห้าปี ต้องระวางโทษตามคำพิพากษาเดิมบวกโทษปรับสูงสุดของความผิดในกรณีนั้น ๆ ด้วย

และแก้ไขเพิ่มเติม กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ใหม่ ข้อ 3 “ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณีดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

จากการศึกษาปัญหาเรื่องการขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศไทย ผู้วิจัยเห็นว่าประเทศไทยควรมองการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเสียใหม่ว่า การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำที่มากกว่าการกระทำโดยประมาทอย่างธรรมดาทั่วไป เนื่องจากการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราก่อให้เกิดความสูญเสียและส่งผลกระทบร้ายแรงต่อสังคม เช่น สถาบันครอบครัวที่บางคนอาจต้องสูญเสียผู้นำครอบครัวไป เป็นต้น อนึ่ง การเพิ่มอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่และการกำหนดความรับผิดเพิ่มเติมกับผู้โดยสาร ผู้ที่ไหว้วานหรือร้องขอให้ผู้ที่เมาสุราขับขี่ยานพาหนะไปส่งตน หรือผู้ให้ยืมยานพาหนะนั้น จะก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัดและชัดเจนของเจ้าหน้าที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเมาสุราได้อย่างแน่นอน