

ปัญหาความรับผิดมาแล้วขับแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
เปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศญี่ปุ่น
Drunk Driving Liability Issues of The Road Traffic Act, B.E. 2522
Comparison With Japanese Law

ตรีเพชร จิตรมहिมา¹ พัชมา จิตรมहिมา² ณัฐภณ อ้นชัน³

Tripecth Jitmahuema, Patcha Jitmahuema, Natthaphon Anchan

บทคัดย่อ (Abstract)

วิจัยปัญหาความรับผิดมาแล้วขับของประเทศไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาที่มาของสภาพปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดในการดื่มสุรามาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หลักเกณฑ์ ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดในการดื่มสุรามาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ซึ่งห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ความสามารถในอันที่จะขับขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในลักษณะที่ผิดขวางการจราจร โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายญี่ปุ่นในการดื่มสุรามาแล้วขับตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็นบทลงโทษผู้ดื่มสุรามาแล้วขับ เพื่อคุ้มครองสิทธิประชาชนในการดำเนินชีวิตประจำวัน งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งศึกษาตามประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตำรา หนังสือ บทความวิชาการกฎหมาย และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และประชาชนผู้ที่ไม่ดื่มสุราเพื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายญี่ปุ่น ในกรณีดื่มสุรามาแล้วขับของประเทศไทยในการใช้บังคับกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ซึ่งกฎหมายแม้ยังไม่มีกำหนดโทษผู้ที่ให้ยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้ไว้จนเกินไปส่งตนเองหรือร่วม

Received: 2022-07-11 Revised: 2022-08-08 Accepted: 2022-08-09

¹ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม Faculty of Law Sripatum University. Corresponding Author e-mail: tripetch1919@gmail.com

² ผู้อำนวยการฝ่ายวิเคราะห์และคดีปกครอง กองกฎหมายปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และอาจารย์พิเศษคณะนิติศาสตร์ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม กรุงเทพมหานคร Director Administrative Law Case and Analysis Section, Administrative Law Division, Office of the Council of State and Special Lecturer of Faculty of Law, Master of Laws Program, Sripatum University (SPU), Bangkok. e-mail: patcha1919@hotmail.com

³ สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม Faculty of Law, Nakhon Phanom University. e-mail: saknuntapon@gmail.com

นั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่ ให้ได้รับโทษตามกฎหมาย ข้อเสนอแนะ เห็นควรให้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 โดยการกำหนดให้ผู้ที่ยืมยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้ไว้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่ ให้ได้รับโทษตามกฎหมาย

คำสำคัญ (Keywords): มาแล้วขับ; ความรับผิดชอบทางอาญา; คุ้มครองสิทธิผู้ไม่ดื่มสุรา

Abstract

This research on the problem of drunk driving liability in Thailand aims to study the origin of the problem of drunk driving liability under the Road Traffic Act, the rules, theories and legal measures related to the liability for drunk driving. and drive according to the Road Traffic Act, B.E. 2522, Section 43, which prohibits the driver from driving while the inability to drive while intoxicated with alcohol or other intoxicants in a way that obstructs traffic by negligence or terror that may cause harm to persons or property In an unusual way of driving normally By comparing the Japanese law on drinking, drunk driving under the Penal Code. which is a penalty for drunk driving to protect people's rights in daily life. This research is a qualitative research study under the Criminal Code. Civil and Commercial Code, textbooks, books, legal academic articles and interviews with specialists and people who do not drink alcohol to compare Japanese law In the case of drunk driving in Thailand in the enforcement of the Road Traffic Act BE 2522, Section 43, which the master law does not impose a penalty for those who borrow vehicles or use vehicles or who provide machines. Alcohol provides or encourages drivers to drink alcoholic beverages. while the driver is likely to drive in a condition with an alcohol content in the body, or the person requesting a passenger in a vehicle pays homage to him or herself or joins in the ride In the case of knowing that the driver is drunk, the driver to be punished by law. Recommendations: It is advisable to amend the Road Traffic Act, B.E. 2522, Section 43 by requiring those who lend vehicles or use vehicles or those who provide alcoholic beverages or encourage drivers. drink alcohol while the driver is likely to drive in a condition with an alcohol content in the body, or the person requesting a passenger in a vehicle pays homage to him or herself or joins in the ride In the case of knowing that the driver is drunk, the driver to be punished by law

Keywords: Drunk driving; Criminal liability and fine; Protect the rights of non-alcoholic drinkers

บทนำ (Introduction)

การเกิดอุบัติเหตุด้านจราจรเป็นปัญหาใหญ่ของสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น เนื่องจากการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะ สภาพถนน สภาพของยานพาหนะ และที่สำคัญ คือ ผู้ที่ขับรถหรือใช้รถบนท้องถนนมีการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ในการตรวจพิสูจน์ศพที่ภาคนิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาล พบว่า ประมาณ 33% ของคนที่ตายจากอุบัติเหตุจราจรมีแอลกอฮอล์ในเลือด (เสียงชัย จัตุรัส, แอลกอฮอล์, 2561) จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย และเป็นอันดับ 2 ของโลก ด้วยตัวเลขอัตราการเสียชีวิต 36.2 ต่อประชากร 100,000 คน เป็นรองเพียงประเทศลิเบีย ที่มีอัตราการเสียชีวิต 73.4 ต่อประชากร 100,000 คน ส่วนประเทศที่ตามมาได้แก่ ประเทศมาลาวี ไลบีเรีย และคองโก ที่มีอัตราการเสียชีวิต 35.0 33.7 และ 33.2 ต่อประชากร 100,000 คน ตามลำดับกรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม ได้เปิดเผยข้อมูลสถิติดื่มแล้วขับ ในช่วงปีใหม่ที่ผ่านมานี้ (30 ธันวาคม 2559 - 5 มกราคม 2560) มีทั้งสิ้น 4,342 คดี เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 871 คดี เพิ่มขึ้น 25.9% และจากสถิติของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตัวเลขผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่ 5 ปีย้อนหลัง (2556 - 2560) มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยมีผู้บาดเจ็บรวมทั้งสิ้น 3,329 3,345 3,117 3,505 และ 4,128 คน ตามลำดับ และตัวเลขผู้เสียชีวิตทั้งหมด 365 366 341 380 และ 478 คน ตามลำดับ โดยปีล่าสุดอุบัติเหตุที่เกิดจากการดื่มแล้วขับคิดเป็นร้อยละ 36.59 ซึ่งเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่ ((World Health Organization-WHO. 2018) กรมคุมประพฤติ แอลกอฮอล์รวม เมมาแล้วขับ ช่วงปีใหม่ 2561ยอดสูง 6,030 คดี เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 3,841 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 423 ราย และ บาดเจ็บ 4,005 ราย ปี พ.ศ. 2562 กรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม เผยสถิติคดีที่เข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติทั่วประเทศคดีขับรถขณะเมาสุรา จำนวน 4,452 คดี ปี พ.ศ. 2563 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 799,009 คน เข้ารักษาตัวในโรงพยาบาล 227,194 คน ในจำนวนนี้อาจกลายเป็นผู้พิการถึง 10,450 คน ซึ่งคำนวณจากผลการศึกษาอุบัติเหตุของสถาบันสิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์แห่งชาติ และปี พ.ศ. 2564 - 2565 พบว่า กลุ่มศาลอาญา และศาลจังหวัด-ศาลแขวงจำนวน คดี พ.ร.บ.จราจรทางบก ฯ ที่ขึ้นสู่การพิจารณา รวม 15,854 คดี พิพากษาเสร็จทั้งสิ้น 15,024 คดี คิดเป็น 94.76 % โดยจังหวัดที่มีปริมาณคดีขึ้นสู่การพิจารณาสูงสุด 5 อันดับ ได้แก่ จ.อุบลราชธานี 2,249 คดี, นครราชสีมา 1,735 คดี, สุรินทร์ 767 คดี, สกลนคร 705 คดี, ร้อยเอ็ด 635 คดี ได้แก่ ขับรถขณะเมาสุรา จำนวน 15,280 คน, ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต จำนวน 1,186 คน, ขับรถขณะเสพยาเสพติด จำนวน 666 คน, ขับรถโดยประมาท จำนวน 29 คน โดยลักษณะของจำเลยที่มีคดีขึ้นสู่การพิจารณาพิพากษาเป็นเพศชาย 16,731 คน เพศหญิง 430 คน ขณะที่จำเลยส่วนใหญ่เป็นสัญชาติไทย คือ 16,400 คน

จากข้อมูลข้างต้นตามที่กล่าวมานั้น ข้อมูลจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พบว่า แอลกอฮอล์เป็นสาเหตุหลักสำคัญของอุบัติเหตุจราจร หากผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงขึ้นทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น โดยระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ไม่ดื่มถึง 3 เท่า ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ไม่ดื่ม 8 เท่า และถ้ามีระดับแอลกอฮอล์ 180 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเพิ่มขึ้น เป็น 40 เท่า ที่สำคัญ คือ มีการตอบสนองที่ช้าลงถึง 1-1.5 วินาที นอกจากนี้ ถ้าขับขี่ด้วยความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การตอบสนองที่ช้าลงจะเพิ่มระยะการหยุดรถขึ้นอีก 35 เมตรดังนี้ (สิริชัย พงษ์วิชัย, 2553)

ตารางระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายและการตอบสนอง การตัดสินใจ กรณีขับขี่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม. ถ้าถูกตำรวจให้เป่าวัดค่าได้เกิน 50 มก.% คือมาถึงแม้สติจะยังดีอยู่ ตารางระดับ Alcohol ในเลือด (มก.%)

ระดับ Alcohol ในเลือด (มก.%)	อาการ	โอกาสเกิดอุบัติเหตุ เมื่อเทียบกับคนไม่ดื่ม	การตอบสนองตัดสินใจเหยียบ เบรกช้าลง (วินาที) และ ระยะเวลาหยุดรถที่เพิ่มขึ้น กรณีขับขี่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม.
20	ใกล้เคียงกับคนที่ไม่ดื่ม สุรา	ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่ม สุรา	
30-50	ไม่สามารถควบคุมการ ขับขี่ได้อย่างมี ประสิทธิภาพ เช่น รถ ส่าย	50 mg%= 2 เท่า	
51-100	มีอาการเมา พูดมาก หัวเราะ ไม่มีเหตุผล ตะโกนเอะอะโวยวาย	80 mg%= 3 เท่า	ประมาณ 0.5 sec (ระยะหยุด เพิ่ม 15 ม.)
100-150	พูดจาอ้อแอ้ ฟังไม่ได้ ศัพท์ เดินไม่ตรง	100 mg%= 8 เท่า	ประมาณ 0.7-1 sec (ระยะ หยุดเพิ่ม 25 ม.)
151-200	อาการเมาชัดเจน คลั่งไคล้	150 mg%= 40 เท่า	ประมาณ 1-1.5 sec (ระยะ หยุดเพิ่ม 35 ม.)
	สติสัมปชัญญะสับสน อาเจียน บางครั้งไม่ รู้สึกตัวไม่สามารถวัดได้	ไม่สามารถตรวจวัด ได้ (ควบคุมการ ทดลองไม่ได้)	

201-300	เนื่องจาก ควบคุมการ ทดลองไม่ได้		
301-350	หมดสติไม่รู้สีกตัว		
มากกว่า 350	อันตรายต่อชีวิต เนื่องจาก สมองไม่ ทำงาน ศูนย์ควบคุม การหายใจเป็นอัมพาต		

ดังนั้น องค์การสหประชาชาติจะต้องร่วมมือกันลดความ สูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนให้ได้ อย่างน้อย ร้อยละ 50 (กรณีศึกษาผู้พิการจากอุบัติเหตุ 30 มกราคม, 2550) ในการใช้บังคับกฎหมาย เป็นส่วนหนึ่งที่รัฐได้นำมาใช้ซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ดื่มสุรามาแล้วขับในการแสดงออกทาง พฤติกรรมการขับขี่ ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีความพร้อมที่ จะขับขี่เป็นพฤติกรรมที่มีความเสี่ยง การใช้บังคับกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยลดการ เสียชีวิตลงได้ถึงร้อยละ 40 และการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพต้องทำอย่างต่อเนื่อง ไม่ เลือกปฏิบัติ ที่สำคัญคือให้ผู้ขับขี่รับรู้ถึงโอกาสถูกเรียกตรวจเมื่อกระทำความผิด อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะสำคัญจาก Global Status Report on Road Safety 2015 พบว่า ประเทศไทยมี กฎหมายดี ๆ เทียบเท่าสากล แต่มีปัญหาเรื่องการบังคับกฎหมาย โดยเชื่อว่ามาตรการใช้บังคับ กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมถึงความตระหนักของประชาชนจะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนน เปลี่ยนไปในเชิงบวกได้มากที่สุด สำหรับประเทศไทยได้พัฒนาออกกฎหมายใช้บังคับในการควบคุม ปัญหาการดื่มสุรา เช่น พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มีเนื้อหาควบคุม การห้ามจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อ ส่งเสริมให้มีมาตรการลงโทษที่รุนแรงขึ้น สำหรับความผิดในการแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติจราจร ทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ได้บัญญัติเพิ่มโทษที่ลงแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น ต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่ง พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนั้นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ยังเพิ่มบทบัญญัติกำหนดข้อสันนิษฐานกรณีผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่าง อื่นไม่ยอมทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา อันจะเป็น มาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

ที่ผ่านมา รัฐมีความพยายามในทุกรูปแบบที่จะยกระดับเรื่อง “เมาแล้วขับ” (Drunk driving) ให้เป็นปัญหาสำคัญที่ทุกฝ่ายต้องเร่งดำเนินการตั้งแต่การณรงค์สร้างกระแส การผลักดัน การแก้ไขกฎหมาย พ.ร.บ.จราจรทางบก กรณีตรวจพบระดับแอลกอฮอล์เกิน 50 mg/dl จากโทษ

ปรับ 2,000 พันบาท เป็นปรับ 5,000 - 20,000 บาท เพิ่มโทษจำ และสามารถระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ รวมไปถึงการส่งคุมประพฤติ นอกจากนี้ ยังได้ผลักดันกฎหมายพ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่เข้มงวดเรื่องช่วงเวลาในการขายสถานที่ที่ห้ามขายเหล้า รวมถึงการห้ามขายเหล้าแก่ผู้ซื้อที่อายุต่ำกว่า 20 ปี แม้จะพยายามผลักดันมาอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาตัวเลขผู้เสียชีวิตจากการเมาแล้วขับยังไม่ลดลงอย่างน่าพอใจ ดังจะเห็นได้จากสภากาชาดที่ผ่านมาโดยข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระบุว่า ร้อยละ 39.9 ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเกี่ยวข้องกับการดื่มแล้วขับ (คงที่มาตลอด 5 ปีที่ผ่านมา) และเมื่อเจาะลึกเฉพาะผู้ที่เสียชีวิต ข้อมูลจากศูนย์เฝ้าระวังทางสาธารณสุข ระบุว่า กว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 58.6) ของผู้เสียชีวิตเกี่ยวข้องกับการดื่มสุรา โดยเฉพาะวันที่ 13-15 เมษายน จะมีสัดส่วนสูงขึ้นมาถึงร้อยละ 67-69 หรือเทียบได้ว่า ในผู้เสียชีวิต 3 คน จะมี 2 คนที่สัมพันธ์กับการดื่มสุรา และตัวเลขนี้จะสูงกว่าช่วงเทศกาลปีใหม่หรือที่พบร้อยละ 46.7 (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2553)

ปัญหาการเมาแล้วขับเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับไม่ได้ลดลง เนื่องจากผู้ดื่มสุรามีพฤติกรรม (1) ปัญหาตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เติบโตมากขึ้น (2) ปัญหาการใช้บังคับกฎหมายไม่ต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล (3) ปัญหาคนไทยยังมีความเชื่อว่าการเมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายอะไร (4) ปัญหาเมาแล้วยังขับได้ และ (5) ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ได้ขับชี้ แต่ต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย เช่น ให้คนที่ต้องขับชี้ดื่มแอลกอฮอล์ หรือนั่งรถในฐานะผู้โดยสารไปกับผู้ขับชี้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ถ้าผู้ขับชี้ถูกตรวจพบว่า DUI: ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับชี้ หรือ ผู้โดยสาร หรือผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับชี้ หรือผู้โดยสาร หรือเอารถให้คนที่ดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วไปขับ หรือผู้ที่เอารถให้คนที่ดื่ม ๆ เมาแล้วไปขับ หรือผู้ที่เอารถให้คนที่ดื่มมาแล้วไปขับ ยังไม่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายใดกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจน (อุษา บิ๊กกันส์, 2555)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives)

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาเกี่ยวกับผู้ที่ให้ยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับชี้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับชี้จะขับชี้ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้อ่านให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีนี้รู้ว่ามีผู้ขับชี้เมาแล้วผู้ขับชี้
2. เพื่อศึกษาหลักกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายอาญาและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความผิดผู้ที่มีส่วนร่วมในกรณีนี้รู้ว่ามีผู้ขับชี้เมาแล้วผู้ขับชี้
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายประเทศไทยในเรื่องการคุ้มครองสิทธิประชาชนหรือผู้สัญจรไปมาด้วยการใช้ยานพาหนะในการดำรงชีวิต จากการกระทำของผู้ที่มีส่วนร่วม ในกรณีนี้รู้ว่ามีผู้ขับชี้เมาแล้วผู้ขับชี้
4. เพื่อนำผลการวิจัยมาปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 โดยให้มีการกำหนดโทษผู้ที่ให้ยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหา

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้वानให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ที่โดยสารยานพาหนะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

1. ศึกษาข้อมูลประชากรตัวอย่างตามหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ได้รับผลกระทบและความเสียหายที่เกิดจากการดื่มสุรามาแล้วของผู้ที่ให้อยานพาหนะหรือให้โดยสารยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่

2. สัมภาษณ์ ประชาชนผู้สัญจรไปมาด้วยรถยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายอาญาเกี่ยวกับผู้ที่ให้อยานพาหนะหรือให้โดยสารยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่

3. รวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ สัมภาษณ์ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการวิจัยเอกสาร และศึกษาทฤษฎี หนังสือ หลักกฎหมายตามพระราชบัญญัติ กฎฎีกา ตำรา เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำผลของการสำรวจมาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 206 ซึ่งมีได้กำหนดโทษผู้ที่ให้อยานพาหนะหรือให้โดยสารยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่

4. นำผลจากการสัมภาษณ์ประชาชนหรือผู้ที่โดยสารยานพาหนะของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อศึกษาในการเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับผู้ที่ให้อยานพาหนะหรือให้โดยสารยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่

ผลการวิจัย (Research Results)

ในการศึกษานี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากประชาชนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบว่า ประชาชนหรือผู้ที่สัญจรไปมาด้วยยานพาหนะได้รับความเดือดร้อนจากผู้ดื่มสุราหรือดื่มอย่าง

อื่นมาแล้วซึ่งก่อความเสียหายบนท้องถนนจากการประมาทเลินเล่อของผู้มาแล้วซึ่งและผู้สมัครใจเข้าร่วมมาแล้วซึ่งเป็นอย่างมาก ซึ่งก่ออุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บบนท้องถนน อันทำให้ประชาชนหรือบุคคลได้บาดเจ็บหรือความพิการหรือเสียชีวิต ทุกข์ผลาญของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้าบนท้องถนนส่วนมากเกี่ยวข้องกับผู้ที่ดื่มสุรามาแล้วซึ่งที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ทั้งนี้ รัฐบาลต้องยกเป็นปัญหาวาระแห่งชาติ โดยกำหนดเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2554 - 2563 2563 - 2565 ให้ทุกภาคส่วนกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันไม่เกิดอุบัติเหตุ เช่น โครงการความปลอดภัยทางถนน โดยทั่วโลกได้ดำเนินการรณรงค์ ออกกฎหมายใช้บังคับกับผู้ดื่มสุรามาแล้วซึ่งให้เหมือน สหรัฐอเมริกา อังกฤษ สวีเดน ออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ ญี่ปุ่น เป็นต้น โดยกฎหมายในแต่ละประเทศได้มีเนื้อหาสาระที่มีการกำหนดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดแตกต่างกันออกไป และประเทศไทย จึงกำหนดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไว้ในมาตรา 43 แต่ยังไม่เมาะตามนโยบายของรัฐบาลที่วางไว้เท่าที่ควร (เชมณัฐ สีนสายอ, 2548)

การมาแล้วซึ่งไม่ว่าจะเป็นเยาวชนหรือผู้ใหญ่มีผลที่ตามมาหลังจากเกิดเหตุมาแล้วซึ่งนั้นก่อความรุนแรงตามมาหลายเท่า ซึ่งการมาแล้วซึ่งสร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน ร่างกาย ออนามัยและจิตใจอีกมากมาย อีกทั้ง ถ้ามีการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเพราะการกระทำมกง่ายจากคนที่ดื่มสุราหรือดื่มอย่างอื่นมาแล้วซึ่งถือเป็นความสูญเสียที่ประเมินค่ามิได้ (มาตรฐาน น่วมคุณสิน, 2554) ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์สำหรับผู้ดื่มสุรามาแล้วซึ่งไว้ ดังนี้

1. ทำให้เผลอตัวง่ายไม่มีสมาธิที่จะระมัดระวังในการขับรถ คนดื่มสุราที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป มักจะขาดความระมัดระวังในการขับรถ เช่น คุยเพลิน มองเพลิน สำหรับคนที่มีแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลต่อการสังเกตการณ์ที่อยู่ข้างหน้า จอดอยู่หรือกำลังแล่น อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. การตัดสินใจผิดพลาด ตามธรรมชาติการขับรถต้องการตัดสินใจทันทีเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้า เช่น กรณีมีรถจอดขวางหน้าในระยะกระชั้นชิดต้องตัดสินใจว่าหลบพ้นหรือไม่ ถ้าห้ามล้อทันทีห้ามล้อ คนที่เมาสุรานั้มนักตัดสินใจผิดพลาด

3. มีผลต่อระยะเวลาการตัดสินใจ ซึ่งระยะเวลาการตัดสินใจ (reaction time) หมายถึง ระยะเวลาสมองสั่งงานจนถึงเวลาที่ร่างกายทำตามทีสมองสั่ง เช่น เวลาขับรถผ่านไฟ เมื่อตาเห็นไฟแดงแล้วสมองสั่งงานให้เท้าเหยียบเบรค ระยะเวลาที่สมองสั่งจนถึงเวลาที่เท้าแตะเบรคเป็นระยะเวลาตัดสินใจ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน 0.75 วินาที สำหรับคนที่เมาสุราจะมีระยะเวลาการตัดสินใจนานกว่าคนปกติ

4. การเคลื่อนไหวของร่างกายเป็นไปในทางที่ไม่ดี ผู้ดื่มสุราที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 90 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ การควบคุมการเคลื่อนไหวของแขนและขาเป็นไปไม่ได้ตามปกติ

5. การได้ยินและการเห็นมีความผิดปกติ คือ (1) การปรับม่านตาในความมืดจะกินเวลานานกว่าปกติ (2) การปรับภาพจากลูกตาทั้งสองถูกรบกวนเมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขึ้นไป ซึ่งหมายถึง อาจทำให้เห็นภาพเป็นสองภาพหรือเป็นภาพเดียวแต่ไม่ชัด

(3) การกระหะระความลึกลับผิดไป เมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขึ้นไป (4) การเห็นแสงไฟที่เคลื่อนไหวน้อยลง พบได้เมื่อปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (5) ความรู้สึกสัมผัสของผิวหนังช้า เมื่อขับรถเร็วก็ไม่ค่อยรู้ถึงการเสียดสีของลมที่ผิวหนัง (6) หูอื้อ คนเมาจึงต้องพูดเสียงดัง ขณะขับรถการได้ยินเสียงรถคันอื่นจึงไม่ดี แรงจูงใจในผู้กระทำความผิดทั่วไป และผู้กระทำความผิดมาแล้วขับสถานการณ์การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (Mary M.M, 2009) เขตสุขภาพที่ 9 ข้อมูลปี 2554-2557 มีผู้บาดเจ็บจำนวน 1,509 คน พิจารณาเป็นรายเขตสุขภาพทั้ง 13 ทัวประเทศปี 2554-2557 เขตสุขภาพที่ 9 มีผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับ 3 ของประเทศ (เปรมปรีดี ชวนะนเรศเรษฐ์, 2559)

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 วางหลักว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 160 ตรี วางหลักว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาท ถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาต ขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 วางหลักว่า มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 43 (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถ ในอันที่จะ ขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืน มาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้น ยังไม่ ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีบทกำหนดโทษเกี่ยวกับ

ผู้ที่ให้ยืมยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่นั้นจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้ไว้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่ว่าผู้ขับขี่เมาแล้วผู้ขับขี่ไว้แต่อย่างใด

พระราชบัญญัติเมาแล้วขับของประเทศญี่ปุ่นมาตรา 65 เกี่ยวกับการจราจรของญี่ปุ่น ถูกยกร่างขึ้นใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 กันยายน 2007 วางหลักว่า “ห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย” “ห้ามให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่นำวิตกกว่าจะกระทำผิด” “ห้ามให้สุราหรือสนับสนุนการดื่มสุราแก่ผู้ที่นำวิตกกว่าจะกระทำผิด” “ห้ามร้องขอหรือให้ไว้วานให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย” “ห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่โดยบุคคลที่กระทำผิด” บทลงโทษของผู้ขับขี่เมาแล้วขับตามกฎหมายญี่ปุ่นจึงพอสรุปได้ ดังนี้

1) **เมาแล้วขับ** (Driving While Intoxicated: DW) ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Content/Concentration: BAC) 0.08 ขึ้นไป จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 1 ล้านเยน (8,800 ดอลลาร์สหรัฐฯ (เยน ต่อ ดอลลาร์สหรัฐฯ ช่วงเดือน ก.ย.2007) ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี (GDP per Capita) ของคนญี่ปุ่นในปี 2007 อยู่ที่ 43,882.8\$ นั้นเท่ากับ ประมาณ 1 ใน 5 ของรายได้ทั้งปี หรือรายได้ 2.4 เดือน ส่วนกฎหมายเดิม จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (4,400\$)

2) **ขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์** (Driving Under the Influence: DUI) คือ ระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร หรือระดับแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่าง 0.03 ถึง 0.07999 จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (4,400\$) ส่วนกฎหมายเดิม จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนเยน (2,650\$)

3) บทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ได้ขับขี่ แต่ต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย คือ

3.1 ให้คนที่ต้องขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ หรือนั่งรถในฐานะ “ผู้โดยสาร” ไปกับผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ถ้าผู้ขับขี่ถูกตรวจพบว่า DUI: ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสาร อาจถูกจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือถูกปรับไม่เกิน 3 แสนเยน (2,650\$) DW: ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสาร อาจถูกจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือถูกปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (4,400\$) และ

3.2 เอารถให้คนที่ดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วไปขับ โทษก็เหมือนตัวเอง คือ หากผู้ขับขี่ถูกตรวจพบว่า DUI: ผู้ที่เอารถให้คนที่ดื่ม ๆ เมาแล้วไปขับ อาจถูกจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือถูกปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (9,400\$) DW: ผู้ที่เอารถให้คนที่ดื่มมาแล้วไปขับ อาจถูกจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือถูกปรับไม่เกิน 1 ล้านเยน! (8,800\$)

4) ปฏิเสธการเป่าแอลกอฮอล์ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 3 แสนเยน (4,400\$)

5) ชนแล้วหนี จำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านเยน (8,800\$)

6) กรณีผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย โทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนบาท หากอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิต จะมีความผิดในโทษฐานขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งเป็นโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาททั่วไป

อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)

อุบัติเหตุจากการจราจรผู้ดื่มสุรามาแล้วขับตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันของประเทศไทยยังแก้ไขไม่ได้ซึ่งสาเหตุปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมี คือ (1) ความประมาท ความประมาทเป็นสาเหตุหลักสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่ายและบ่อยที่สุด เพราะผู้ที่ใช้การจราจรมักไม่ตระหนักถึงภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ทำให้ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียอย่างไม่คาดฝันจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (2) เพิกเฉยต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ความหายนะในชีวิตและทรัพย์สินไม่อาจจะหลีกเลี่ยงได้ถ้าเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น กฎจราจรจึงเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยควบคุม และลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากบุคคลที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางสัญจรไม่เคารพกฎจราจรจะทำให้ประสบอุบัติเหตุได้ กลไกของกฎจราจรที่ต้องระลึกถึงอยู่เสมอ คือ พึงใช้กฎจราจรอย่างถูกวิธีและถูกต้อง เพียงเท่านี้สามารถลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ (3) สภาพแวดล้อมประกอบด้วยสภาวะแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่ายมาก เช่น ระบบการจราจร สภาพการจราจรคับคั่ง แออัด และไร้ระเบียบ เนื่องจาก สภาพการจราจรสร้างอุปสรรคการเคลื่อนตัวของยานพาหนะ ทำให้ผู้เดินทางขาดความระมัดระวัง สภาพภูมิประเทศ พื้นผิว เส้นทางจราจร อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าหากมีการเดินทางเข้าไปในลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ ที่ไม่คุ้นเคย รวมถึง ลักษณะของเส้นทางคมนาคมที่มีสภาพไม่เอื้ออำนวยความสะดวกสบาย เส้นทาง เปียก ลื่น หรือมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางจราจรและระบบแสงไฟสำหรับการจราจร (4) สภาพทางจิตใจ ความไม่สมบูรณ์หรือความบกพร่องของจิตใจ ช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน ถ้าบุคคลนั้นมีภาวะจิตใจที่ไม่ปกติ หรือไม่มีวุฒิภาวะเพียงพอที่จะแก้ไขเหตุการณ์ ปัญหาเฉพาะหน้าให้รอดพ้นภาวะวิกฤตจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา คือ บุคคลที่เป็นโรคทางจิตเภท เด็ก คนชรา และบุคคลผู้ที่อยู่ในสภาพดื่มสุราเมเมาหรือสิ่งเสพติดมาแล้วขับ

เปรียบเทียบรับผิดชอบแล้วขับตามกฎหมายไทยและกฎหมายญี่ปุ่น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 43 (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถ ในอันที่จะ ขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้

การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืน มาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้น ยังไม่ ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอัน สมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) การทดสอบตามมาตรา 43 นี้ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎหมายประเทศญี่ปุ่น คือ (1) เมาแล้วขับ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Content/Concentration: BAC) 0.08 ขึ้นไป จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท (8,800 ดอลลาร์สหรัฐ) (2) ขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ (Driving Under the Influence: DUI) คือ ระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร หรือระดับแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่าง 0.03 ถึง 0.07999 จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (4,400\$) (3) ให้คนที่ต้องขับขี่ดื่ม แอลกอฮอล์ หรือนั่งรถในฐานะ “ผู้โดยสาร” ไปกับผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ถ้าผู้ขับขี่ถูกตรวจพบว่า DUI: ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ หรือ ผู้โดยสาร อาจถูกจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือ ถูกปรับไม่ เกิน 3 แสนเยน (2.650\$) DW: ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสาร อาจถูกจำคุกไม่ เกิน 3 ปี หรือถูกปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (4,400\$) และเอารถให้คนที่ดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วไปขับ โทษก็เหมือนดื่มเอง คือ หากผู้ขับขี่ถูกตรวจพบว่า DUI: ผู้ที่เอารถให้คนที่ดื่ม ๆ มาแล้วไปขับ อาจ ถูกจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ถูกปรับไม่เกิน 5 แสนเยน (9,400\$) DW: ผู้ที่เอารถให้คนที่ดื่มมาแล้วไป ขับ อาจถูกจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ถูกปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท! (8,800\$) (4) ปฏิเสธการเป่า แอลกอฮอล์ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 3 แสนเยน (4,400\$) (5) ชนแล้วหนี จำคุกไม่ เกิน 10 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท (8,800\$)

ดังนั้น ผู้ดื่มสุราหากขับขี่ยานพาหนะในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย โดยมีระดับ แอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่า 0.15 มก./ลิตร หรือในกรณีของผู้ที่ให้ดื่มหรือให้ใช้รถหากผู้ขับขี่ น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย หรือกรณีผู้จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หากผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ ในร่างกาย หรือในกรณีผู้ขอโดยสารรถหรือให้वानให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น หรือ กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่เมาแล้วผู้ขับขี่เมาแล้วขับ ต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หากมีอุบัติเหตุทำ ให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายมีโทษจำคุก 20 ปี จึงมีความแตกต่างจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ซึ่งไม่ได้กำหนดโทษผู้ให้ดื่มหรือให้ใช้รถผู้จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึง ผู้ ขอโดยสารรถหรือให้वानให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยในกรณีผู้ดื่มสุรามาแล้วขับซึ่งมีการ เกิดอุบัติเหตุได้ วางหลักควบคุมเฉพาะผู้ดื่มสุรามาแล้วขับเท่านั้น ประเทศไทยจึงเกิดอุบัติเหตุเป็น จำนวนมากในแต่ละปีตามสถิติที่ได้กล่าวมาข้างต้น จึงสร้างความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ที่มีได้ดื่มสุรมาแล้วขับ

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Suggestions)

ผู้วิจัยเห็นว่าตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 วางหลักห้ามเฉพาะผู้ดื่มสุรามาแล้วไม่ให้ขับขี่เท่านั้น มิได้วางหลักเกี่ยวกับการควบคุมของผู้ที่ให้ยืมยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้ไว้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่ จึงควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 โดยการกำหนดให้ผู้ที่ให้ยืมยานพาหนะหรือให้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายหรือผู้ขอโดยสารยานพาหนะให้ไว้วานให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น ในกรณีที่ว่าผู้ขับขี่มาแล้วผู้ขับขี่ ต้องได้รับโทษตามกฎหมาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในประเทศไทยให้น้อยลงอย่างเช่นประเทศญี่ปุ่น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งต่อไป

ควรมีการทำวิจัยเกี่ยวกับการที่เจ้าพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจขอตรวจประชาชนผู้ที่มีส่วนร่วม ในกรณีดื่มสุราแล้วขับในขณะตั้งด่าน หรือพบผู้ต้องสงสัยที่อาจดื่มสุราหรือของมีเมาแล้วขับ สามารถใช้มาตรการบังคับทางกฎหมายได้ทั้งทางแพ่งและอาญา โดยการใช้ประมวลกฎหมายอาญามาเป็นบทบังคับ หากประชาชนหรือผู้ต้องสงสัยไม่ปฏิบัติตามเจ้าพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจในขณะปฏิบัติหน้าที่ก็ต้องรับโทษทางอาญา ที่ผ่านมายังใช้บังคับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก่ประชาชนหรือผู้ต้องสงสัยที่ดื่มสุราแล้วขับ จึงทำให้การควบคุมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนจากการเมาแล้วขับของไทยไม่มีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง (References)

- กฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2560. *ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522* ให้ไว้ ณ วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
- กฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 *ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522* ให้ไว้ ณ วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2537 จากกฎกระทรวงฉบับนี้ก็สรุปได้ว่าความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดที่ยินยอมให้ขับขี่ยานพาหนะได้ต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เชนณัฐ สีนสายอ (2548). *การมีส่วนร่วมของชุมชนในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ดี เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเพศหญิง หมู่บ้านแห่งหนึ่งในจังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตร มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- ทวี วิสาระพันธ์ (2551). *การบำบัดเพื่อเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ป่วยที่มีความผิดปกติทางจิตและพฤติกรรมเนื่องจากแอลกอฮอล์*. การศึกษาอิสระปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- ปรับพฤติกรรม ดื่มแล้วขับ ไม่ทาช้ำลดอุบัติเหตุ สืบค้น 18 มกราคม 2561, จาก <http://www.thaihealth.or.th/Content/40074>

- เปรมปรีดิ์ ชวนะนรเศรษฐ์. (2559). รายงานสรุปผลการส่งเสริมการตั้งศูนย์สร้างเมาในด้านชุมชน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พื้นที่เขตสุขภาพที่ 9. กลุ่มโรคไม่ติดต่อ บาดเจ็บและปัจจัยเสี่ยง สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 นครราชสีมา. วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิตสาธารณสุขศาสตร์ วิชาเอก สุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ พยาบาลศาสตร์.
- มาตรฐาน น่วมคุณสิน. (2554). ความต้องการของพนักงานคุมประพฤติต่อแนวทางการพัฒนา บุคลากรของกรมคุมประพฤติ. สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. คณะสังคมสงเคราะห์ ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สิริชัย พงษ์วิชัย. (2553). การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์. (พิมพ์ครั้งที่ 21) กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อุษา ปีกิ้นส์. (2555). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- World Health Organizatio - WHO 2018: อุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้คนหนุ่มสาวเสียชีวิตมากที่สุด ส่วนไทยครองแชมป์อัตราการตายบนถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. เข้าถึงได้จาก :<https://www.bbc.com/thai/international>
- Clark M.D., Walters.S., Gingerich R., Meltzer M.(2017). *Federal Probation. a journal of correctional philosophy and practice*. Volume 70 Number 1.
- Esser.M.B.,Wadhvaniya S.,Gupta S.,Tetali S. Gururaj G.,Stevens.K.A.,HyderA.A.(2016). *Characteristics associated with alcohol consumption among emergency department patients presenting with road traffic injuries in Hyderabad, India*. Retrieved June 25, 2018, [https://www.injuryjournal.com/article/S0020-1383\(15\)00434-9/abstract](https://www.injuryjournal.com/article/S0020-1383(15)00434-9/abstract)