# ความรับผิดทางอาญาของผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ

# CRIMINAL LIABILITY OF INDIVIDUALS INVOLVED WITH OFFENDERS IN DRUNK DRIVING OFFENSES

นายกิตติภูมิ ฐานพงศ์พันธุ์[1]

Kittiphum Thanpongphan

จิรวุฒิ ลิปิพันธ์[2]

Jirawut Lipipun

[1] นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ฟรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

Graduate Student of Master of Law, Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

[2] อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

Ph.D. Lecturer,Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

**บทคัดย่อ**

การวิจัยเกี่ยวกับความรับผิดทางอาญาของผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ โดยใช้มาตรการลงโทษไปถึงบุคคลผู้เกี่ยวข้องแต่ละเลยไม่ห้ามปราม ไม่ขัดขวาง เพราะสังคมไทยเป็นสังคมที่ไม่มีค่านิยมเมาไม่ขับ เป็นสังคมทีjขาดความรับผิดชอบต่อส่วนรวม โดยเห็นได้จากบุคคลผู้มีตำแหน่ง มีชื่อเสียงต่างซึ่งปรากฏเป็นข่าวไม่ว่าจะเป็นอัยการ นักการเมือง ดารานักแสดง ต่างก็ไม่ให้ความสำคัญเรื่องการ “เมาไม่ขับ” ดังนั้นหากต้องการลดปริมาณคดีที่เกิดจากการเมาแล้วขับจึงต้องขยายการบังคับใช้กฎหมายไปถึงบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด เพื่อให้เกิดกลไกป้องกันห้ามปรามเพราะผู้เกี่ยวข้องก็จะต้องหวาดกลัวการต้องถูกดำเนินคดีด้วยเช่นกัน โดยจะสังเกตได้ว่าไม่ว่าจะมีการกระทำความผิดเป็นคดีมากเพียงใด บุคคลผู้อยู่ในรถแต่ไม่ได้ร่วมขับขี่ก็จะไม่ถูกดำเนินคดีแต่อย่างใด หากบุคคลดังกล่าวไม่ได้ชวนผู้ขับขี่ดื่ม หรือมีส่วนห้ามปรามไม่ให้ขับขี่ อาจหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ในการศึกษานี้จึงมุ่งเน้นไปที่บุคคลซึ่งอยู่ในฐานะอาจจะช่วยเหลือสังคมได้แต่กลับงดเว้นเสียไม่กระทำเพื่อป้องกันผล ไม่มีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมต้องรับความเสี่ยงจากการเมาแล้วขับเพียงใด เพื่อคุ้มครองคนในสังคมส่วนรวมให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้นตลอดจนเมื่อเป็นผู้กระทำความความผิดอาญา ก็จะต้องรับผิดฐานละเมิดทางแพ่งได้เช่นกัน เพื่อเพิ่มกองทรัพย์สินของลูกหนี้ในการบังคับชำระหนี้เมื่อศาลพิพากษาให้จ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากการเมาแล้วขับ มิเช่นนั้นแม้ศาลจะพิพากษาให้ผู้ขับขี่ชำระหนี้ที่เกิดจากการทำละเมิดแต่ถ้าหากผู้ขับขี่ไม่มีทรัพย์สินชำระหนี้ คำพิพากษาย่อมไม่อาจบังคับได้เจ้าหนี้ก็จะเป็นได้แต่เพียงเจ้าหนี้ตามคำพิพากษา โดยไม่ได้ทรัพย์สินใดเพื่อการชำระหนี้เลย

**คำสำคัญ** เมาแล้วขับ, ผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิด, ความรับตามกฎหมาย

## Abstract

**The research on criminal liability of those associated with offenders in drunk driving cases aims to reduce the prevalence of such offenses by extending punitive measures to individuals who were involved but neglected to prevent or obstruct the act.** This stems from the fact that Thai society lacks a firm "Don't drink and drive" value and displays a collective irresponsibility, as evidenced by well-known public figures—including prosecutors, politicians, and celebrities—who have publicly disregarded the importance of this issue. To curb the number of drunk driving cases, the enforcement of the law must therefore be broadened to include those who are complicit by omission. By instilling fear of legal consequences among these individuals, a preventative mechanism can be created. It is often observed that, regardless of the severity of the offense, passengers in the vehicle who are not the drivers rarely face legal proceedings. If those passengers neither encouraged drinking nor failed to intervene to prevent driving under the influence, the damage might have been avoided. This study thus focuses on individuals who are in a position to act for the benefit of society but instead choose inaction, thereby failing to protect public welfare and exposing the community to risks posed by drunk driving. Additionally, when criminal offenses occur, these individuals may also be subject to civil liability to expand the debtor's asset pool for compensation enforcement, should the court rule in favor of the injured parties. Otherwise, even if the court mandates financial compensation for tort damages caused by the driver, the absence of the driver's assets renders the judgment unenforceable—leaving the claimant with nothing but a hollow legal victory.

**Keywords:** *Drunk Driving, Accomplice Liability, Legal Responsibility*

## บทนำ

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ต้องประสบปัญหาเมาแล้วขับอย่างมาก โดยเห็นได้จากทุกเทศกาลใหญ่จะต้องมีมาตรการ 7 วันอันตราย และเพิ่มการกวดขันวินัยจราจร ทั้งในส่วนของขับรถเร็ว ขับรถโดยประมาทประการอื่นๆ แต่ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา กลับเป็นสัดส่วนของข้อหาที่มีการฟ้องต่อศาลมากที่สุดในบรรดาความผิดตาม พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ปัญหาเมาแล้วขับในประเทศไทยไม่ใช่ปัญหาที่เกิดขึ้นใหม่แต่อย่างใด แต่กลับเป็นปัญหาที่อยู่คู่กับสังคมไทยมาอย่างยาวนาน และในหลายๆคดีก็สร้างบาดแผลทางร่างกายจิตใจต่อผู้ได้รับความเสียหายเสมอมา บางคนอาจพิการตลอดชีวิต บางคนต้องสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก บางคนสูญเสียอนาคต และนอกจากบุคคลในฐานะปัจเจกบุคคลแล้วประเทศก็สูญเสียบุคคลากรเช่นกัน หลายคนที่เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุจากจราจรทางบกอาจเป็นกำลังสำคัญของประเทศ ถึงเวลาแล้วที่จะต้องหาแนวทางในการลดปริมาณคดีเมาแล้วขับลงเพื่อให้เกิดความสูญเสียน้อยลง

ต้องยอมรับว่าประเทศไทยแม้จะมีคำกล่าวอ้างว่า “เป็นเมืองพุทธ” แต่ประเทศไทยก็ไม่ได้ปกครองด้วยหลักศาสนาดังนั้นจึงไม่ยึด “ศีลข้อ 5” ห้ามดื่มสุราเป็นกฎหมายของประเทศ แต่ทว่าการดื่มสุรากลับเป็นค่านิยมของคนส่วนมากในสังคมไทยที่แสดงออกถึงความมีรสนิยมที่ดี แสดงออกถึงสถานะทางสังคมที่ดีด้วยการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ราคาแพง แล้วนำมาเผยแพร่สู่สังคมโซเชี่ยวมีเดีย ปัญหาของการรู้สึกว่าเป็นค่านิยมที่ถูกต้องไม่ใช่เพียงแต่แค่เพื่อสร้างความดูดีของตนเท่านั้น แต่พบในหลายเหตุการณ์เช่น “ตั้งด่านถนนเส้นไหน” แทนที่จะถามว่า “มีคนมารับไหม” กลับกลายเป็นช่วยกันส่งต่อข้อมูลด่านตรวจจุดสกัดของเจ้าพนักงานเพื่อหลบเลี่ยงการจับกุมการกระทำความผิด อันเป็นการสะท้อนค่านิยมว่าสังคมไทยไม่ได้มองว่าการเมาแล้วขับเป็นสิ่งที่เลวร้าย เป็นการกระทำที่ไม่รับผิดชอบต่อสังคม

เหตุใดเราถึงมาพิจารณาการลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ ก็สืบเนื่องจากในความเป็นจริงแล้วหลายๆ คดี และจากข้อเท็จจริงในสังคมผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับอาจไม่สามารถกระทำได้เลยหากผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดมีส่วนยับยั้ง หรือหลายครั้งแม้ตัวผู้กระทำมีโอกาสจะกระทำได้แต่หากผู้เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดห้ามปรามอาจไม่เกิดการกระทำความผิดขึ้น กรณีไม่สามารถกระทำได้เช่นผู้กระทำความผิดไม่มีรถเป็นของตนเอง ต้องยืมรถจากบิดามารดา บุคคลอื่นในครอบครัว หรือกระทั่งยืมรถเพื่อนซึ่งกรณีเหล่านี้จะเห็นได้ว่าหากไม่ให้ยืมรถทั้ง ๆที่รู้ว่าจะดื่มสุราจะไม่มีทางกระทำความผิดได้เลยเพราะตัวผู้กระทำไม่มีรถเป็นของตนเอง หรือกรณีทำความผิดไม่สะดวกเช่นผู้โดยสารในรถไม่ยินยอมให้ขับทั้งที่เมา หรือถึงขนาดแจ้งเบาะแสต่อเจ้าพนักงานตำรวจเพื่อจับกุมก็จะกระทำความผิดได้ยากขึ้น

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาปัญหาขับรถในขณะเมาสุรามาตรการทางกฎหมาย โดยอาศัยมาตรการต่อตัวผู้กระทำความผิดให้มีความรับผิดที่ได้สัดส่วนกับความผิดที่ได้ก่อทั้งทางอาญา แพ่ง

2. ศึกษาการบังคับโทษเอากับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด กล่าวคือบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดที่อาจต้องรับโทษด้วยนั้น เพราะมีส่วนร่วมใกล้ชิดเพียงพอที่จะช่วยเหลือสังคมในการป้องกันป้องปรามได้แต่กลับไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ไม่ได้มีส่วนช่วยในการลดปัญหาขับรถในขณะเมาสุรา

3. ศึกษาเปรียบเทียบกับต่างประเทศว่าความรับผิดของบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราแตกต่างกับประเทศไทยมากน้อยเพียงใด และความแตกต่างนั้นเหมาะสมกับการปรับใช้หรือไม่เพียงใด

4. นำผลการศึกษาไปแก้ไขปรับปรุงกฎหมายกับผู้กระทำความผิดมีบทลงโทษที่เหมาะสมตามความร้ายแรงของผลร้ายที่เกิดจากการกระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

## ระเบียบวิธีวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงเอกสาร Documentary Research โดยการศึกษาจากตำรากฎหมายต่างๆ บทบัญญัติกฎหมาย สถิติคดีซึ่งหน่วยงานราชการรวบรวมไว้ ตลอดจนแนวคำพิพากษา และสื่อออกไลน์ทั้งในรูปแบบบทความข่าวสารที่เผยแพร่ในสื่อออนไลน์ต่างๆ โดยไม่ได้ทำวิจัยในมนุษย์ และไม่มีกลุ่มทดสอบ

## ผลการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยในขั้นแรกผู้เขียนเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลบุคคลสำคัญ มีชื่อเสียงในสังคมไทยซึ่งได้แก่ข้าราชการระดับสูง ดารานักแสดง นักการเมือง และกลุ่มไฮโซ ผู้มีฐานะการเงินดี จึงพบว่าบุคคลเหล่านั้นมีจำนวนมากต้องตกเป็นข่าวในสื่อหนังสือพิมพ์ หรือสื่อออนไลน์อื่นๆ ว่าต้องหาคดีเมาแล้วขับ หรือมีภาพบันทึกขณะเมาแล้วก่อเหตุวุ่นวาย หรือเป็นกรณีหลบหนีคดี ทำให้ทราบอย่างแน่ชัดว่าประเทศไทยไม่มีค่านิยม “เมาไม่ขับ” อย่างแท้จริง เพราะบุคคลสำคัญๆจำนวนมากไม่ได้ยึดถือพฤติกรรมเหล่านี้เป็นแบบอย่างตลอดจนเมื่อเกิดเหตุขึ้นกระบวนการลงโทษทางสังคมไม่เด็ดขาด ไม่มีมาตรการที่ทำให้บุคคลต้องหวาดกลัวผลที่ตามมาจากการกระทำ ดังเห็นได้จากดารานักแสดงซึ่งต้องหาว่าเมาแล้วขับไม่ได้ถูกยกเลิกสัญญาต่างๆที่ทำให้ตนมีชื่อเสียงมากขึ้น เป็นที่รู้จักมากขึ้น ข้าราชการเมาแล้วขับไม่ได้ถูกลงโทษให้ออกจากราชการ ไม่ได้ถูกจำคุกตามคำพิพากษาแม้จะมีคนตายก็ตาม หรือถึงขนาดเป็นการหลบหนีคดีแล้วได้รับความช่วยเหลือข้าราชการระดับสูงเพื่อเปลี่ยนแปลงผลคดีให้ไม่ต้องรับโทษ สะท้อนว่าสังคมไทยไม่ได้รู้สึกการกระทำนั้นเป็นเรื่องร้ายแรงจึงปล่อยให้เกิดการกระทำดังกล่าวขึ้น ผู้เขียนจึงได้มองไปถึงว่าต่างประเทศมีความแตกต่างมากน้อยเพียงใด จึงได้พบว่าวัฒนธรรมเมาไม่ขับของต่างประเทศเช่น

เกาหลี ญี่ปุ่น นั้นสะท้อนผ่านละครโทรทัศน์ไม่ว่าจะรวยยากดีมีจนหรือแม้กระทั่งเป็นกษัตริย์ ในบทละครก็ต้องรับผิดต่อกฎหมายและเป็นเรื่องน่าละอาย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทยแล้วกลับพบว่า พระเอกนางเอกผู้ร้ายที่มีฐานะดีก็ตามหรือคนธรรมดาก็ตามกลับเพิกเฉยต่อสิ่งเหล่านี้ ซึ่งคนเขียนบทละคร ผู้กำกับ ผู้อำนวยการสร้างก็จะต้องเพิกเฉยเช่นกันถึงเป็นบทละครออกมาได้

เมื่อได้พิจารณานโยบายรัฐของไทยซึ่งไม่ได้เข้มงวดกับความผิด “เมาแล้วขับ” กล่าวคือรัฐบาลไม่ได้มีนโยบายที่แข็งกร้าวแบบรัฐบาลญี่ปุ่น ที่จะลดการกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับส่วนหนึ่งน่าจะมาจากกลุ่มนายทุนประเทศซึ่งอาจจะมีส่วนสนับสนุนพรรคการเมือง หรือเกื้อหนุนกิจกรรมต่างๆของรัฐ ตลอดจนอาจครอบงำสภาได้โดยทางอ้อมผ่านความสัมพันธ์ทางพรรคการเมืองต่างๆ โดยนายทุนส่วนใหญ่มีธุรกิจจำหน่ายสุรา เป็นต้นทำให้รัฐบาลไม่ได้รู้สึกการจำกัดการบริโภคแอลกอฮอล์เป็นสิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญ และประเทศไทยยังมีปัญหาเรื่องการทุจริตรับสินบนเป็นจำนวนมาก การลดคดีเมาแล้วขับได้อาจทำให้เจ้าพนักงานบางกลุ่มซึ่งรับสินบนจากผู้กระทำความผิดอยู่ขาดรายได้ขาดผลประโยชน์ เหล่านี้เมื่อประกอบเป็นภาพรวมแล้วจึงเห็นได้ว่ารัฐบาลไทยไม่มีนโยบายจะจัดการปัญหาเมาแล้วขับอย่างจริงจังเด็ดขาดรุนแรง หากรัฐบาลจัดการปัญหาเมาแล้วขับรุนแรงชัดเจนจะต้องสะท้อนผ่านกระบวนการภาครัฐเช่น การเพิกถอนใบขับขี่พักใบขับขี่เพราะเหตุเมาแล้วขับการจะทำใหม่ต้องห้ามทำเด็ดขาด หรือต้องผ่านกระบวนการที่ยากลำบากกว่ามาตรการที่กำหนดไว้ในปัจจุบัน ที่เพียงแต่ต้องพ้นกำหนด 3 ปี เท่านั้น การเพิกถอนอาจจะต้องเป็นตลอดชีพ หรืออย่างน้อย 10 ปี เป็นต้นเพื่อให้เกิดความลำบากในการขับขี่ หรือจะต้องมีมารการที่ทำให้ผู้กระทำผิดฐานเมาแล้วขับต้องรับความอับอายสูญเสียชื่อเสียงเพราะการกระทำที่ไม่รับผิดชอบต่อสังคม

นอกเหนือไปจากนโยบายของรัฐแล้วพิจารณากฎหมาย ซึ่งที่จริงกฎหมายก็เป็นผลจากนโยบายของรัฐเพราะถ้าหากรัฐให้ความสำคัญกับสิ่งไหน ย่อมต้องผ่านกระบวนการบัญญัติออกใช้เป็นกฎหมาย และเป็นแนวทางในการใช้พิพากษาตัดสินคดีของศาล เป็นแนวปฏิบัติของเจ้าพนักงานในกระบวนการยุติธรรมว่าจะต้องแจ้งข้อหาบุคคลใดบ้าง หรือสั่งคดีอย่างไร แต่ไม่ว่าอย่างไรก็ดีในสถาวะที่ประเทศไม่มีบทบัญญัติลายลักษณ์อักษรในเรื่องนั้นๆอย่างชัดแจ้ง เจ้าพนักงานก็อาจต้องยำเกรงไม่กล้าตัดสินใจทำไปโดยเสี่ยงจะต้องรับผิดเป็นส่วนตัว เพราะประเทศเราเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร สิ่งใดที่ลายลักษณ์อักษรไม่เขียนไว้อย่างชัดแจ้ง หรือครุมเครือการปฏิบัติให้ผิดไปจากแนวปฏิบัติย่อมยาก หรือบางกรณีถึงขนาดไม่สามารถปฏิบัติได้เลย เช่น หากในคดีเมาแล้วขับพนักงานอัยการไม่ได้มีคำขอให้ริบรถมาด้วยในคำฟ้อง ศาลก็โดนถูกมัดห้ามไม่ให้พิพากษาเกินคำขอ และไม่สามารถปฏิบัติเป็นอื่นได้เลยเพราะไม่มีช่องทางให้ตีความเป็นอย่างอื่นได้ เมื่อเทียบกับกรณีที่บทบัญญัติกฎหมายยังเปิดช่อง เช่นการริบทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 32 เป็นทรัพย์ที่ทำขึ้นหรือมีไว้ครอบครองเป็นความผิดแม้พนักงานอัยการไม่ได้มีคำขอริบทรัพย์แต่ศาลก็สามารถตีความได้ว่าเมื่อได้ความว่าเจ้าพนักงานริบไว้

เป็นของกลางดังนั้นศาลสั่งริบได้เป็นต้น ที่กล่าวไปข้างต้นเป็นแต่เฉพาะประบวนการทางอาญาเป็นหลัก แต่ในความเป็นจริงการเมาแล้วขับส่งผลทางแพ่งด้วยกล่าวคือเมื่อมีผู้ได้รับบาดเจ็บเสียหายต่อทรัพย์สินเข้ามาเกี่ยวข้องกระบวนการฟ้องร้องบังคับคดีแพ่ง กลับไม่สามารถเยียวยาผู้เสียหายได้อย่างแท้จริง กล่าวคือค่าสินไหมทดแทนที่พิสูจน์ได้ยาก เช่นความเสียหายที่ต้องพิการแขนขาขาด สิ่งเหล่านี้พิสูจน์เป็นตัวเงินได้ยาก แล้วจะรู้ได้อย่างไรว่าแขนขอทาน กับแขนเจ้าสัวแขนใครมีค่ากว่ากัน แม้เจ้าสัวจะหาเงินได้มากกว่าขอทาน แต่ก็เป็น 1 ชีวิตเท่ากัน ถ้าพูดถึงความลำบากที่แขนขาดขอทานอาจจะลำบากกว่าเจ้าสัวเพราะไม่มีเงินจ้างคนมาดูแลทำงานทดแทน จะเห็นได้ว่าจะวัดค่าความเสียหายอย่างไร และแม้ศาลจะพิพากษาให้ในอัตราที่สูง แล้วคนเมาจะมีเงินพอชำระหนี้ตามคำพิพากษาไหม ตลอดจนกว่าจะไปถึงขั้นได้รับชำระหนี้ตามคำพิพากษา กระบวนการทางกฎหมายที่คนไทยจำนวนมากไม่มีความรู้ความเข้าใจดีพอ จะดำเนินการไปแล้วเสียหายแก่ตนเองเพียงใด

เมื่อพิจารณา จากทั้ง 3 ปัจจัยหลักที่บ่งชี้ว่าประเทศไทยไม่ได้จริงจังในการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับจึงมาสู่งานวิจัยนี้ว่าจะทำอย่างไรได้บ้าง ประเทศไทยมีสถิติคดีเมาแล้วขับในศาลชั้นต้นดังนี้[3]

| ปี พ.ศ. | ขับรถในขณะเมาสุรา | พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522(ทุกข้อหา) |
|---|---|---|
| 2564 | 44,239 | 103,529 |
| 2565 | 75,812 | 136,516 |
| 2565 | 77,659 | 127,802 |
| 2567 | 99,371 | 148,084 |

จะเห็นได้ว่าแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งในปี 2564 ที่ยังดูมีจำนวนคดีน้อยจริงๆแล้วนั้นมีปัจจัยการคุมเข้มผ่านมาตรการป้องกันระวังโรค Covid-19 อยู่ด้วยส่วนนึงทำให้การเมาแล้วขับทำได้ยากยิ่งขึ้นแต่เมื่อเข้าสู่สภาวะปกติ ก็มีแนวโน้มปริมาณคดีสูงมากขึ้นสะท้อนถึงปัญหาเมาแล้วขับมีความรุ่นแรงเพิ่มมากขึ้น งานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาไปในทิศทางหากการจับกุมการกระทำความผิดทำได้ยากเนื่องต้องกระทำผ่านการตั้งจุดสกัด ด่านตรวจเท่านั้น ไม่เช่นนั้นในกรณีปกติเจ้าพนักงานย่อมยากที่จะเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อตรวจสอบจับกุมจะมีวิธีการใดบ้างเพื่อลดอัตราการกระทำความผิดลง โดยนำหลักทฤษฎีนิติเศรษฐศาสตร์[4]มาพิจารณาเป็นหลักสำคัญถึงโอกาสกระทำความผิด และโอกาสถูกดำเนินคดี ในปัจจุบันต้นทุนคาดหมายกับโอกาสถูกดำเนินคดีฐานเมาแล้วขับต้องถือว่าไม่ได้สัดส่วน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่กลัวเมื่อโอกาสถูกดำเนินคดีต่ำ ขนาดบทลงโทษเบา ต้นทุนคาดหมายจึงต่ำไปด้วย ผลประโยชน์ที่ได้จากการกระทำความผิด เมื่อเทียบกับความเสี่ยงจึงต่ำ คนจึงเลือกกระทำความผิด

[3] ส่วนระบบข้อมูลและสถิติ, สำนักแผนงานและงบประมาณ, สำนักงานศาลยุติธรรม ข้อมูล ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568

[4] ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง (พิมพ์ครั้งที่ 4), กรุงเทพฯ : วิญญูชน 2566, หน้า 120

$$C = M \times P$$

C หมายถึง ต้นทุนคาดหมายของอาชญากร (expected cost)

M หมายถึง ขนาดบทลงโทษ (magnitude of punishment)

P หมายถึง โอกาสในการถูกจับกุม (probability of apprehension)

เมื่อพิจารณาโดยละเอียดถึงขนาดบทลงโทษ บทลงโทษตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แม้จะมีอัตราโทษจำคุกด้วยก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติศาลมักไม่ลงโทษจำคุกจำเลย แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกไว้ ศาลมักจะใช้การรอการลงโทษจำคุกไว้ ดังนั้นอัตราโทษแท้จริงที่ใช้บังคับจึงมีเพียงโทษปรับเป็นส่วนมาก และมาตรการอื่นเช่น พักใช้ เพิกถอนใบขับขี่ หรือหากมีบุคคลอื่นเสียชีวิต ในทางปฏิบัติหากได้เยียวยาจนผู้เสียหายพอใจ แล้วแถลงต่อศาลขอให้ลงโทษสถานเบา ไม่ติดใจเอาความ ศาลก็มักจะรอการลงโทษให้แก่ผู้กระทำความผิด ต้นทุนคาดหมายในส่วนผู้กระทำความผิดขนาดบทลงโทษเกือบจะเสมือนว่าไม่มีโทษจำคุกเนื่องจากการกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ แม้กฎหมายจะบัญญัติโทษจำคุกไว้ก็ตาม

ในส่วนของโอกาสในการถูกจับกุม หลักการค้นบุคคลในที่สาธารณะเจ้าพนักงานต้องมีเหตุอันควรสงสัย[5] แต่ในสภาวะที่ขับรถอยู่เจ้าพนักงานย่อมไม่มีเหตุอันควรสงสัยได้เลย นอกจากทำผ่านการตั้งด่านตรวจ ตั้งจุดสกัด แต่ในการตั้งให้ชอบด้วยกฎหมายก็จะเป็นภาระงบประมาณสูงมาก หากดำเนินการอย่างไม่ชอบด้วยกฎหมายก็เป็นการทำให้ประชาชนรู้สึกไม่เป็นธรรม ถูกปฏิบัติอย่างไม่ชอบด้วยกฎหมาย ส่งผลให้การจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นเรื่องยาก จนกว่าจะเกิดอุบัติเหตุเท่านั้นแล้วถึงจะได้ตรวจสอบว่ามีแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่หรือไม่ ดังนี้นอกจากไม่เป็นการป้องกันแล้วยังเป็นกรณีไม่ใส่ใจอย่างร้ายแรง สมควรหรือไม่ที่สังคมควรปล่อยให้เกิดภาวะดังกล่าว มีวิธีใดจะช่วยป้องกันการเมาแล้วขับได้ จึงมองไปที่ปัจจัยเสริมอย่างเช่นบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดนั่นเอง

งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นไปที่บุคคลผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิด เพราะผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีนิติเศรษฐศาสตร์โดยการคำนวนผลประโยชน์ที่ได้ ต้นทุนคาดหมาย อัตราโทษ ความเสี่ยงในการถูกจับกุม ดำเนินคดีแล้วนั้นต้นทุนคาดหมายเท่ากับ 0 เพราะไม่เคยมีบุคคลผู้เกี่ยวข้องเช่น บุคคลที่โดยสารในรถ ผู้ปกครองที่ให้ยืมรถ หรือ ร้านอาหารที่จำหน่ายสุรา ถูกดำเนินคดีเลย ทั้ง ๆ ที่หากบุคคลเหล่านี้ยับยั้งห้ามปรามก็อาจไม่เกิดการกระทำความผิดขึ้น ไม่เกิดผลร้ายกับบุคคลอื่นเป็นเหตุให้บาดเจ็บ เสียชีวิต เสียทรัพย์สิน ผู้เขียนพยายาม

[5] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93

นำเสนอประเด็นว่า หน้าที่ป้องกันไม่ให้คนเมาขับรถ เป็นหน้าที่จำต้องกระทำเพื่อป้องกันผลเสมอ หากบุคคลใกล้ชิดไม่ว่า บิดามารดา เพื่อน หรือมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดประการอื่นได้รู้ว่าบุคคลที่เมากำลังจะขับขี่รถ จะต้องเป็นหน้าที่เสมอต้องพยายามป้องกันไม่ให้ขับขี่ หากไม่สามารถห้ามปรามได้ก็จะต้องไม่ได้รับประโยชน์จากการขับขี่ที่เมานั้น เช่น โดยสารกลับบ้านไปด้วยกัน หรือฝากไปทำธุระประการอื่น และหากบุคคลผู้เกี่ยวข้องเหล่านี้เป็นผู้กระทำความผิดอาญา ไม่ว่าจะโดยการเป็นผู้กระทำความผิดเอง หรือเป็นตัวการผู้สนับสนุน ย่อมถือเป็นการทำละเมิดทางแพ่งอยู่ในตัวดังนั้นอาจต้องรับผิดต่อผู้ได้รับความเสียหายในฐานะลูกหนี้ร่วม ฝ่ายเจ้าหนี้ก็มีกองทรัพย์สินให้บังคับชำระหนี้ได้มากยิ่งขึ้น

เพื่อประกอบความเข้าใจในการพิจารณาประเด็นนี้ สมมุติว่า A กำลังจะขับรถซึ่ง B นั่งรถไปด้วยระหว่าง B ขัดขวางไม่ให้ A ขับ กับ B เพียงแต่นั่งเฉย ๆ กรณีแรก A ย่อมขับรถไม่สะดวกเท่ากรณีหลัง หรือหาก A ไม่มีรถเป็นของตนเอง บิดามารดา A เป็นคนที่มีรถหากบิดามารดาทราบว่า A มีพฤติกรรมชอบดื่มสุรา ก็ไม่ควรให้ยืมรถหรือยิ่งรู้ว่ากำลังจะออกไปดื่มสุรากับเพื่อนฝูงก็ยิ่งต้องห้ามไม่ให้ยืมรถ ดังนี้ A ก็ย่อมไม่อาจขับรถในขณะเมาสุราได้แล้วเพราะไม่มีรถให้ใช้

ประเทศไทยยังไม่มีการลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา แต่เมื่องานวิจัยนี้ประสงค์จะหาแนวทางในการลดอุบัติเหตุโดยใช้กลไกของผู้เกี่ยวข้องนั้นพบว่าประเทศญี่ปุ่นมีบทบัญญัติกฎหมายที่บัญญัติว่าผู้นั่งในรถนั้นมีความผิดอย่างชัดแจ้ง เป็นความผิดฐานหนึ่งเลย โดยไม่ต้องอาศัยการปรับบทตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุน แต่เป็นผู้ลงมือกระทำความผิดด้วยตนเองเลย ซึ่งก็เป็นผลมาจากนโยบายไม่ยอมทนต่อการเมาแล้วขับ zero tolerance for drink driving Japan ซึ่งก็เกิดจากนโยบายของรัฐบาลญี่ปุ่น ทั้งนี้ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีวัฒนธรรมดื่ม แต่ในขณะเดียวกันเขาก็มีวัฒนธรรมทำเพื่อกลุ่ม[6] คือคนญี่ปุ่นจะมีมุมมองว่าการกระทำอย่างหนึ่งของเขาส่งผลต่อกลุ่มอย่างไรบ้าง ทำให้คนที่เมาแล้วขับต้องโดนโทษสถานหนัก เช่นข้าราชการแม้เพียงนั่งรถคนเมาขับก็ถูกไล่ออกจากราชการได้ และหากเป็นบริษัทเอกชนก็อาจถูกเลิกจ้างได้ด้วยวัฒนธรรมการไม่ยอมทนหากทำให้กลุ่มดูแย่ หรือเสื่อมเสีย ดังนั้นมาตรการจึงเป็นไปในทางที่รุนแรงชัดเจนระดับกฎหมายบัญญัติให้เป็นการกระทำความผิดด้วยตนเอง ไม่ใช่เพียงแต่เป็นการร่วมกระทำความผิด และยังต้องรับผิดในค่าเสียหายในส่วนแพ่งด้วยหากผลไปเกิดกับบุคคลอื่น

ประเทศเยอรมัน ผู้เขียนไม่พบบทบัญญัติลายลักษณ์อักษรบัญญัติให้ผู้อยู่ในรถหรือผู้เกี่ยวข้องเป็นผู้กระทำความผิดด้วยตนเองเหมือนประเทศญี่ปุ่น แต่พบหลักกฎหมายเรื่องผู้สนับสนุน ตัวการ ตีความเอื้อให้สามารถ

[6] นิตยา เงินประเสริฐศรี, ระบบบริหารของญี่ปุ่น: การศึกษาในเชิงค่านิยม, ว.เกษตรศาสตร์ (สังคม) , 7, หน้า 143-151

ลงโทษได้หากผู้โดยสารรู้ว่าคนขับเมาแต่ยังปล่อยให้ขับ หรือมีส่วนร่วมในความเมาเช่น ยุยงให้ดื่ม ไปดื่มมาด้วยกัน หรือแม้กระทั่งมีส่วนร่วมทางอื่นใด

พิจารณาบริบทประเทศญี่ปุ่นและเยอรมันแล้วจะเห็นได้ว่าทั้ง 2 ประเทศต่างก็มีวัฒนธรรมการดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมอย่างแพร่หลาย ไม่ว่าจะเยอมันซึ่งเป็นประเทศที่มีวัฒนธรรมการดื่มเบียร์ ญี่ปุ่นมีเหล้า มีวัฒนธรรมการดื่มสุราในกิจกรรมต่างๆมากมายเช่น แช่ออนเซ็นก็มีการดื่ม หรือการเลี้ยงต้อนรับ งานเลี้ยงบริษัทต่างๆมักมีกิจกรรมดื่มแทรกอยู่เสมอ พ่อบ้านญี่ปุ่นจำนวนไม่น้อยเมื่อกลับจากการทำงานก็จะดื่มเบียร์พร้อมมื้ออาหารแต่รัฐบาล ตลอดจนกฎหมายกลับมุ่งคุ้มครองประชาชนส่วนใหญ่ที่มิได้ดื่ม และมุ่งลงโทษไม่เพียงแต่ผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราเท่านั้นแต่ยังลงโทษไปถึงบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดด้วย ไม่ว่าจะเป็นการลงโทษเพราะบุคคลนั้นกระทำความผิดด้วยตนเองหรือเพราะเป็นผู้กระทำความผิดหลายคนในฐานะ ตัวการ ผู้สนับสนุนก็ตาม ดังนี้หากจะนำแนวทางของต่างประเทศมาปรับใช้กับประเทศไทยได้อย่างไรบ้าง โดยจากการศึกษาวิจัยผู้เขียนเห็นว่ามีแนวทางดังนี้

แนวทางปรับใช้การลงโทษบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับในประเทศไทย

กรณีที่ดีที่สุดคือประเทศไทยเป็นประเทศกฎหมายระบบลายลักษณ์อักษร ไม่ว่าแนวคำพิพากษาศาลฎีกาหรือตำรากฎหมายต่างๆ ย่อมไม่อาจถือว่าเป็นกฎหมายได้โดยสภาพ และจะตีความให้ขัดไปจากบทบัญญัติกฎหมายโดยชัดแจ้งไม่ได้ จึงสมควรให้สภาแก้ไขกฎหมาย พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับให้เป็นกิจจะลักษณะแบบประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือให้ผู้เกี่ยวข้องนั้นเป็นผู้กระทำความผิดโดยตัวบุคคลนั้นเองเลย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความชัดเจน และเจ้าพนักงานมีความมั่นใจจะดำเนินคดีเพราะหากไม่มีบทบัญญัติลายลักษณ์อักษรที่ชัดแจ้งการดำเนินคดีย่อมอาจเกิดข้อโต้แย้ง ดังนั้นจึงควรมีบทบัญญัติโดยตรง อีกทั้งหากบุคคลใดมีข้อต่อสู้ประการใดเพื่อลดโทษ หรือไม่ต้องรับโทษก็จะได้เป็นการอ้างอิงจากการกระทำของตนเองโดยตรง เช่น ไม่รู้ว่าผู้ขับเขาขาดเจตนา หรือ กระทำไปโดยจำเป็น หรือหากมีการแจ้งความต่อเจ้าพนักงานเพื่อจับกุมผู้ขับขี่ ก็อาจเป็นเหตุลดโทษส่วนตัว แต่สิ่งเหล่านั้นยังไม่สำคัญเท่ากับความชัดเจนว่าประเทศเราเอาจริงกับการกระทำความผิดนี้ จึงได้บัญญัติเป็นความผิดเฉพาะขึ้นมาเลย

การกระทำโดยงดเว้นจะเป็นความผิดได้ก็ต่อเมื่อมีบทกฎหมายกำหนดหน้าที่โดยชัดแจ้งให้ปฏิบัติแล้วไม่ปฏิบัติ หรือมีความสัมพันธ์พิเศษเฉพาะเรื่อง แต่ถ้าไม่ใช้การกำหนดหน้าที่เพื่อป้องกันผลก็จะต้องบัญญัติเป็นฐานความผิดนั้นขึ้นมาฐานหนึ่ง เป็นความรับผิดฐานเป็นผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ

บุคคลที่จะถือเป็นผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ ซึ่งจะต้องมีความรับผิดทางอาญานั้นจะต้องมีความใกล้ชิดกัน หรืออยู่ในภาวะ วิสัย และพฤติการณ์ที่สามารถยับยั้งการกระทำดังกล่าวได้ หรือมิเช่นนั้นก็จะต้องหลีกเลี่ยงได้แต่ไม่หลีกเลี่ยง หากใช้หลักการพิจารณาดังนี้ก็จะเกิดความยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย เนื่องจากหากมุ่งประสงค์จะลดการเมาแล้วขับโดยอาศัยกลไกทางสังคม สภาพแวดล้อมผู้กระทำผิดฐานเมาแล้วขับบุคคลผู้จะต้องรับผิดทางอาญาเพราะไม่มีส่วนช่วยเหลือสังคม บุคคลนั้นต้องอยู่ในสถานะที่อาจยับยั้งการกระทำความผิดได้ หรือมีสิทธิเสรีภาพตามสมควรที่จะปฏิเสธไม่มีส่วนร่วมรู้เห็นในการกระทำผิดฐานเมาแล้วขับ ตัวอย่างบุคคลที่จะต้องถือว่าเป็นผู้เกี่ยวข้อง

1) ครอบครัว รวมถึงลุงป้าน้าอา ปู่ย่าตายาย ญาติทั้งหมดของผู้กระทำความผิดซึ่งไม่ได้จำกัดแต่เฉพาะบิดามารดา พี่น้องร่วมบิดามารดาเท่านั้น เพราะในสังคมระดับครอบครัว ความใกล้ชิดระหว่างบุคคลอาจมีหลายรูปแบบ

2) สังคมภายนอกครอบครัว อาจเรียกได้ว่าเพื่อนฝูง แต่หากใช้คำว่าเพื่อนก็อาจเกิดการหลบเลี่ยงการตีความได้ ดังนั้นจึงต้องบัญญัติให้ครอบคลุม โดยแม้จะรู้จักผ่านทางเพื่อนหรือเรียกว่า เพื่อนของเพื่อน หรือรู้จักผิวเผินแต่ก็มีความสัมพันธ์ระดับหนึ่ง ก็จะต้องอยู่ในความหมายผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด เพราะหากใกล้ชิดกันเพียงพอจะให้ยืมรถกันได้ หรือนั่งโดยสารไปด้วยกันในรถขณะมีบุคคลหนึ่งเมาแล้วขับ แสดงว่าความสัมพันธ์เพียงพอจะถือเป็น “ผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ” ได้

3) ผู้ประกอบธุรกิจ ได้แก่ร้านอาหารซึ่งจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ขายรถ ผู้ให้เช่าซื้อรถ นายจ้าง บุคคลเหล่านี้ล้วนได้ประโยชน์ทางใดทางหนึ่งจากผู้เมาแล้วขับ เช่น ร้านอาหาร ผู้ขาย ได้กำไร ผู้ให้เช่าซื้อได้ดอกเบี้ย นายจ้างมีรายได้จากการทำงานให้ของลูกจ้าง ซึ่งบุคคลเหล่านี้มีอาจมีส่วนในการเป็นกลไกยับยั้งการเมาแล้วขับได้

ร้านอาหารต้องตรวจสอบและบันทึกปริมาณแอลกอฮอล์ก่อนลูกค้าออกจากร้าน ทำให้มีพยานหลักฐานเพิ่มมากขึ้น ผู้ขาย ผู้ให้เช่าซื้อต้องตรวจสอบประวัติเมาแล้วขับก่อนทำสัญญาด้วยทำให้การเข้าถึงรถยากยิ่งขึ้น เพราะเมื่อเมาแล้วขับจนศาลริบทรัพย์ (รถ) ไปแล้วการจะหาคันใหม่ทดแทนย่อมยากขึ้น และนายจ้างหากจะต้องตรวจสอบประวัติการเมาแล้วขับก่อนรับบุคคลใดเข้าทำงานมิเช่นนั้นนายจ้างอาจมีความรับผิดไปด้วย แสดงว่าการหางานจะยากยิ่งขึ้นหากมีประวัติเมาแล้วขับติดตัว

เมื่อประเทศไทยไม่มีแบบแผนความประพฤติของคนในสังคมว่าเมาแล้วขับเป็นสิ่งที่ผิด เป็นสิ่งที่น่ารักเกียจของสังคม ก็ต้องให้กฎหมายเป็นเครื่องมือกำหนดแบบแผนความประพฤติของคนในสังคม เพื่อคุ้มครองคนจำนวนมากที่ไม่ได้เมาแล้วขับ แต่ต้องประสบอันตราย และเมื่อมีผู้กระทำความผิดมากขึ้นการเยียวยาย่อมมีโอกาสได้รับการชำระค่าสินไหมทดแทนสูงขึ้นเนื่องจากจำนวนลูกหนี้เพิ่มขึ้น กองทรัพย์สินของลูกหนี้ย่อมเพิ่มขึ้นเช่นกัน

กรณีที่ดีรองลงมาคือการปรับใช้การตีความบทบัญญัติกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับได้ ไม่ว่าในฐานะตัวการ หรือในฐานะผู้สนับสนุนก็ตาม เนื่องจากในหากพิจารณาจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาหลายฉบับก็พบว่า ศาลฎีกาวางหลักการเป็นตัวการคือมีการกระทำร่วมกัน มีเจตนาถือเอาการกระทำของแต่ละคนเป็นการกระทำของตน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1288/2564[7] จำเลยที่ 2 ไม่ได้อยู่ในขณะจำเลยที่ 1 กระทำอนาจาร แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าก่อนกระทำผิดจำเลยทั้งสองเดินทางไปซื้อถุงยางอนามัยด้วยกัน เป็นคนชวนผู้เสียหายไปเที่ยวด้วยกัน พาไปโรงแรมด้วยกันแสดงถึงการคบคิดกันมาก่อนเป็นตัวการร่วมกันกระทำอนาจาร ดังนั้นแม้ไม่ได้ขับรถด้วยตนเองแต่เมื่อรู้ว่าคนขับเมาแล้วยังปล่อยให้ขับหากมีพฤติการณ์แสดงให้เห็นถึงการเดินทางไปด้วยกัน ยอมรับและถือเอาการกระทำของคนเมาคนขับเป็นการกระทำของตนก็สามารถตีความได้ว่าเป็นตัวการเช่นกัน แต่หากศาลหรือผู้ปฏิบัติงานรู้สึกเป็นการตีความที่ไกลเกินไปไม่เห็นด้วยกับผู้เขียน อย่างไรก็ตีก็ต้องตีความว่าเป็นผู้สนับสนุนอยู่นั่นเองซึ่งก็มีตัวอย่างจากประเทศเยอรมันในการตีความเป็นผู้สนับสนุน จึงไม่น่าจะถือว่าไกลเกินตัวบท ยังเป็นการใช้การตีความกฎหมายอาญาโดยเคร่งครัด ไม่ขัดต่อกันแต่ประการใด

นอกจากการลงโทษทางอาญาฐานใดแล้วยังต้องพิจารณาถึงมาตรการที่ทำให้ผู้กระทำความผิดต้องมีความยากลำบากทางเศรษฐกิจเช่น ต้องริบรถสถานเดียวแม้พนักงานอัยการไม่มีคำขอให้ริบรถมาด้วยก็ตาม เหตุผลก็เพราะหากไม่มีรถก็ย่อมไม่สามารถกระทำความผิดได้ เหมือนกรณีบุตรไม่มีรถหากพ่อแม่ไม่ให้ยืมรถจะสามารถเมา

---

[7] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1288/2564

การร่วมกระทำความผิดในลักษณะตัวการตาม ป.อ. มาตรา 83 ต้องพิจารณาทั้งการกระทำและเจตนาของผู้ที่ร่วมกระทำ ซึ่งต้องร่วมกระทำผิดด้วยกันและกระทำโดยเจตนาร่วมกัน ทั้งทุกคนที่กระทำจะต้องรู้ถึงการกระทำของกันและกันและต่างประสงค์ถือเอาการกระทำของแต่ละคนเป็นการกระทำของตนด้วย

จำเลยที่ 2 ให้ผู้เสียหายที่ 1 ชวนจำเลยที่ 1 ไปเที่ยวตลาดคลองถมเชียงม่วน จำเลยทั้งสองและผู้เสียหายที่ 1 ร่วมเดินทางมาด้วยกันโดยตลอด ระหว่างทางจำเลยทั้งสองซื้อเบียร์มาดื่มด้วยกัน จำเลยที่ 2 เป็นผู้ให้ผู้เสียหายที่ 1 ดื่มเบียร์จนรู้สึกมึนเมา จำเลยที่ 2 ซื้อถุงยางอนามัยที่ร้านสะดวกซื้อและไม่ได้พาผู้เสียหายที่ 1 ไปตลาดคลองถมเชียงม่วนแต่กลับร่วมกันพาผู้เสียหายที่ 1 เข้าพักในโรงแรมที่เกิดเหตุโดยพักอยู่ห้องเดียวกันและนอนเตียงเดียวกัน ต่อมาขณะผู้เสียหายที่ 1 หลับแล้วตื่นขึ้นมา จำเลยที่ 2 ไม่อยู่ในห้องพัก จำเลยที่ 1 กระทำอนาจารผู้เสียหายที่ 1 แต่ผู้เสียหายที่ 1 หลบหนีเข้าไปในห้องน้ำ จนกระทั่งจำเลยที่ 2 เรียก จึงยอมออกมา การกระทำของจำเลยที่ 2 บ่งชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าจำเลยที่ 2 คบคิดกับจำเลยที่ 1 มาก่อนโดยมีเจตนาร่วมกระทำความผิดกับจำเลยที่ 1 มาโดยตลอด แม้จำเลยที่ 2 จะไม่อยู่ในห้องพักในขณะเกิดเหตุก็ตาม แต่เป็นการเปิดโอกาสให้จำเลยที่ 1 กระทำอนาจารผู้เสียหายที่ 1 จึงเป็นการแบ่งหน้าที่กันทำระหว่างจำเลยทั้งสอง การกระทำของจำเลยที่ 2 จึงเป็นตัวการร่วมกระทำความผิดฐานกระทำอนาจาร หาใช่เพียงผู้สนับสนุนไม่

จำเลยทั้งสองตกลงชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายที่ 2 และปฏิบัติตามข้อตกลงแล้ว ถือเป็นกรณีที่ผู้เสียหายที่ 2 ซึ่งเป็นบิดาของผู้เสียหายที่ 1 ยอมความแทนผู้เสียหายที่ 1 ซึ่งเป็นผู้เยาว์ตาม ป.วิ.อ. มาตรา 3 (5) และมาตรา 5 (1) สิทธินำคดีมาฟ้องในความผิดฐานร่วมกันหน่วงเหนี่ยวกักขังผู้อื่นตาม ป.อ. มาตรา 310 วรรคแรก ซึ่งเป็นความผิดอันยอมความได้ จึงระงับไปตาม ป.วิ.อ. มาตรา 39 (2)

แล้วขับได้อย่างไร อีกทั้งบุคคลซึ่งไม่มีความรับผิดชอบต่อสวนรวมก็ไม่สมควรได้รับความสะดวกสบายจากการใช้รถส่วนตัว สมควรใช้รถสาธารณะ หรือรถแท็กซี่ ซึ่งมีราคาแพงกว่า และผลการริบทรัพย์จะมีผลไปถึงผู้ให้เช่าซื้อด้วย ในการตรวจสอบประวัติผู้เช่าซื้อเป็นกลไกทางสังคมในการช่วยคัดกรองบุคคลผู้มีคุณสมบัติที่พึงมีเพื่อครอบครองรถเป็นของตนเอง

**บทสรุป ข้อเสนอแนะ**

บทสรุป

ตามประมวลกฎหมายอาญา และแนวบรรทัดฐานการตีความกฎหมายโดยคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยในปัจจุบันนี้ ยังไม่ปรากฏการใช้บทบัญญัติเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดหลายคนมาใช้ลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ แต่หากนำบทบัญญัติเรื่องตัวการและผู้สนับสนุน มาพิจารณาประกอบกับตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา ก็อาจนำมาใช้ได้โดยไม่ถือเป็นการตีความกฎหมายอาญาจนผิดไปจากหลักการใช้กฎหมายอาญา เช่น การนั่งอยู่บนรถก็ย่อมเป็นการช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกในการกระทำความผิด การให้ยืมยืมรถก็ย่อมเป็นการช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกในการกระทำความผิดอยู่ในตัวนั่นเอง แต่ถ้าหากถึงขนาดมีเจตนาร่วมด้วยก็ย่อมเป็นตัวการได้เช่นกัน

การจะให้บุคคลผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับต้องรับผิดทางอาญาตามกฎหมายไทยและแนวทางปฏิบัติของศาลไทยนั้น จะต้องทำโดยการแก้ไขกฎหมายเพื่อกำหนดให้ชัดเจน 3 ประการ ได้แก่ 1) ตัวบุคคลผู้ต้องรับผิด ได้แก่ กลุ่มครอบครัว กลุ่มสังคมภายนอกครอบครัว และผู้ประกอบธุรกิจ 2) หน้าที่ซึ่งจำต้องกระทำเพื่อป้องกันผล โดยกำหนดให้ชัดเจนว่าต้องกระทำอะไรบ้าง และ 3)หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติจะต้องรับโทษอย่างไร เพื่อให้บุคคลผู้จะต้องมีความรับผิดทราบถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดหากงดเว้นการกระทำดังกล่าว มิเช่นนั้นก็จะไม่สามารถใช้กฎหมายได้อย่างครอบคลุม หากกรณีเกินไปจากการเป็นตัวการและผู้สนับสนุนแล้ว เช่น ไม่สามารถลงโทษร้านอาหารซึ่งจำหน่ายสุราได้ หรือไม่สามารถลงโทษนายจ้างซึ่งปล่อยปะละเลยให้ลูกจ้างเมาแล้วขับได้

เมื่อเปรียบเทียบกับบทกฎหมายต่างประเทศประเทศญี่ปุ่น มีบทบัญญัติลายลักษณ์อักษรสำหรับความรับผิดของผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดโดยตรง เป็นฐานความผิดซึ่งให้รับผิดเพราะการกระทำของบุคคลนั้นเอง หากปรากฏว่าได้ร่วมโดยสารไปในรถซึ่งคนเมาขับขี่

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มิได้มีบทบัญญัติให้บุคคลผู้เกี่ยวข้องต้องรับผิดเป็นฐานความผิด แต่อาศัยการตีความบทบัญญัติเรื่องตัวการและผู้สนับสนุน เพื่อใช้ลงโทษ เช่น หากผู้เกี่ยวข้องมีส่วนยุยง ส่งเสริมให้ดื่ม แล้ว

ผู้ขับขี่ไปขับขี่ภายหลังการดื่มผู้ยุยงส่งเสริมให้ดื่มแล้วขับก็ต้องรับโทษฐานเป็นผู้สนับสนุนได้แม้ไม่ได้ร่วมโดยสารไปในรถก็ตาม

ดังนั้นหากประเทศไทยจะเลือกใช้การตีความบทบัญญัติเกี่ยวกับการมีผู้กระทำความผิดหลายคนให้ครอบคลุมก็เทียบเคียงได้กับสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี แต่หากเลือกการแก้ไขกฎหมายเป็นฐานความผิดหนึ่งก็จะเทียบเคียงได้กับประเทศญี่ปุ่น

## ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขกฎหมายนั้นควรแก้ไขใน 3 ส่วนดังนี้

1) เพิ่มเติมบทมาตราสำหรับความรับผิดของผู้เกี่ยวข้องกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ

2) เพิ่มเติมโทษสำหรับความผิดฐานเมาแล้วขับให้รุนแรงขึ้น

3) ควบคุมการทำคำพิพากษาของศาลมากยิ่งขึ้นโดย ต้องเพิ่มเติมเงื่อนไขการใช้ดุลพินิจการรอการลงโทษ

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยเพิ่มเติมมาตรา 43/1, 43/2, 43/3, 160 ตรี

มาตรา 43/1 โดยกำหนดความรับผิดส่วนของกลุ่มครอบครัว ในส่วนการนั่งโดยสาร และการให้ยืมรถ แต่เนื่องจากสภาพสังคมครอบครัวมีความซับซ้อนมากกว่าคนทั่วไป จึงต้องกำหนดบทยกเว้นความรับผิดให้ด้วยเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

มาตรา 43/2 กำหนดความรับผิดให้กลุ่มสังคมภายนอกครอบครัว ซึ่งจะเอาผิดการนั่งโดยสารไปในรถและการให้ยืมรถเช่นกันแต่จะไม่มีบทยกเว้นความรับผิดเหมือนเช่นกรณีครอบครัว เพราะความซับซ้อนในความสัมพันธ์น้อยกว่าครอบครัว

มาตรา 43/3 กำหนดความรับผิดให้กลุ่มผู้ประกอบธุรกิจได้แก่ผู้ที่ได้ประโยชน์จากผู้เมาแล้วขับ เช่น ร้านอาหารได้กำไรจากการจำหน่ายอาหารเครื่องดื่ม ผู้ขายรถ ผู้ให้เช่าซื้อรถ ได้กำไรจากการขายและดอกเบี้ย รวมถึงนายจ้าง ได้การทำงานจากลูกจ้าง

มาตรา 160 ตรี แก้ไขอัตราโทษให้ระวางโทษหนักขึ้น และเพิ่มเติมเงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนขั้นต่ำ เพื่อจำกัดการใช้ดุลพินิจการการรอการลงโทษ

## บรรณานุกรม

ปกป้อง ศรีสนิท กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 3, วิญญูชน 2563

เกษม หนูแก้ว, การตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างไร ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

สมยศ เชื้อไทย นิติปรัชญาเบื้องต้น, พิมพ์ครั้งที่ 15, วิญญูชน 2555

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ , ผศ.กิตติบดี ใยพูล, สังคมกับกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 9, วิญญูชน, 2566

กำชัย จงจักรพันธุ์,คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ, โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พิมพ์ครั้งที่ 7, พฤษจิกายน พ.ศ.2551

คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 6, วิญญูชน 2560

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 11, กรุงสยาม พับลิชชิ่ง

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป เล่ม 2 พิมพ์ครั้งที่ 11, กรุงสยาม พับลิชชิ่ง

อัจฉรียา ชูตินันท์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา พิมพ์ครั้งที่ 5, วิญญูชน 2566

นิตยา เงินประเสริฐศรี, ระบบบริหารของญี่ปุ่น: การศึกษาในเชิงค่านิยม, ว.เกษตรศาสตร์ (สังคม)

Richard Card, Criminal Law 13 edition Butter worths, 1995

Simester, A.P., Criminal law for police officers, Oxford, 2000

Nemeth, Charles P., Criminal law, Upper Saddle River, 2004

Mccord,James, Criminal law and procedure, Clifton Park, NY, 2006