

มาตรการบังคับทางกฎหมาย กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

Compulsory Legal Cases of the Driver While Driving Drunk According to the Road Traffic Act B.E. 2522

พงศ์ปิยะ ยอดสุวรรณค์*

บทคัดย่อ

ดุชนิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อการศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางกฎหมายการลงโทษ การแก้ไข ปรับปรุง และการตรากฎหมาย เพื่อบังคับทางกฎหมายกับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงศึกษากฎหมายของต่างประเทศ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยที่ยังเป็นปัญหาข้อเท็จจริง ได้แก่ ปัญหาผู้ขับขี่ไม่ให้ความร่วมมือกับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยอ้างว่าตนเองไม่ได้เมาสุรา หรือการตั้งจุดตรวจปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบหลักการตั้งจุดตรวจรวมทั้งประเด็นข้อกฎหมาย ได้แก่ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา มาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา ปัญหาผู้ขับขี่ไม่ยินยอมตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยผู้ขับขี่ยินยอมเสียค่าปรับในข้อหาฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ไม่ได้กำหนดเวลาการกักตัวผู้ขับขี่ที่แน่นอน ชัดเจน ปัญหากฎหมายสองฉบับ

ให้อำนาจพนักงานสอบสวนไม่เท่ากัน ซึ่งจากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และเสนอประเด็นเพิ่มเติม อาจเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะมีผลในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เป็นสาเหตุหลักจากการขับขี่รถในขณะเมาสุรา

โดยมีวิธีการศึกษาวิจัยเชิงเอกสารเชิงคุณภาพ ได้แก่ (1) การศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร เป็นการศึกษาจากเอกสาร ตำรา บทความ ภายในประเทศและต่างประเทศ (2) การศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เป็นการศึกษาสัมภาษณ์ โดยใช้แบบสอบถามที่ได้มีการออกไปสัมภาษณ์จริง ตามกลุ่มตัวอย่างต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลหลักที่ให้ได้ผลการวิจัยในเชิงความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคปฏิบัติ ตามบริบทของสังคมไทยได้อย่างถูกต้องตรงไปตรงมาเป็นอิสระในการให้คำตอบและเสนอความคิดเห็นเพิ่มเติม อันมีเนื้อหาที่ตรงประเด็นกับหัวข้อในงานวิจัยอันจะยังผลให้เกิดผลงานวิจัยที่มีผลเป็นจริงมากที่สุด เพื่อนำมาใช้

*หลักสูตรนิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

ในการสนับสนุนข้อมูลในประเด็นข้อเท็จจริงและประเด็นข้อกฎหมายจากการศึกษาสรุปว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่ขี้อรรถในขณะเมาสุรา” มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายมาก จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติม เทคนิคด้านกฎหมาย ให้สามารถสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของระบบเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า ทันสมัย ทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ ตลอดจนให้ทันต่อการปรับปรุงกฎหมายฉบับอื่นๆ ที่มีการแก้ไขอยู่เป็นประจำ เพื่อความถูกต้องและยุติธรรมกับทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายโดยตรง

ซึ่งมีข้อควรแก้ไขปรับปรุง ดังต่อไปนี้

มาตรการทางกฎหมาย ได้แก่ (1) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) “ผู้ขับขี่ขี้อรรถในขณะเมาสุรา” เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ควรปรับเปลี่ยนข้อหาเป็น “ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 290 (2) ควรที่จะลดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยกำหนดเกณฑ์ตามอายุของผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุก ควรมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดได้ไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (3) ผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบเพื่อหาค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) โดยวิธีตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด ควรจะมีการแก้ไขโทษปรับให้มีโทษสูงขึ้นและควรตรวจวัดแอลกอฮอล์เพียงครั้งเดียว (4) การกักตัวผู้ขับขี่เพื่อเข้าทำการทดสอบหาค่าปริมาณปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดควรกำหนดเวลาไว้ไม่เกิน 2 ชั่วโมง หากเกิน 2 ชั่วโมง ควรปล่อยตัวผู้ขับขี่ไปทันทีโดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ ทั้งสิ้น (5) ผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอมเข้ารับการทดสอบเพื่อหาค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ให้ใช้บทสันนิษฐานเบื้องต้นว่าเป็นผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (6) เกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล เมื่อมีการตั้งจุดตรวจ

จุดสกัด เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ควรมีเครื่องทดสอบแอลกอฮอล์เบื้องต้นโดยไม่ต้องให้ผู้ขับขี่ลงจากรถ หากไม่พบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดก็ให้ผู้ขับขี่ขี้อรรถต่อไป หากพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดควรเชิญผู้ขับขี่ลงจากรถเพื่อเข้าทำการทดสอบกับเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อไป (7) อัตราโทษตาม มาตรา 43 (2) “ผู้ขับขี่ขี้อรรถในขณะเมาสุรา” ควรอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนี้ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000-40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และพักใบอนุญาตขับขี่ มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรการเสริม ได้แก่ (1) ควรบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมให้ผู้ขับขี่ติดตั้งอุปกรณ์เครื่องป้องกันผู้ขับขี่ขี้อรรถในขณะเมาสุรา (Ignition Interlock Device) กับผู้ที่เคยกระทำความผิดข้อหา “ผู้ขับขี่ขี้อรรถในขณะเมาสุรา” (2) ควรเพิ่มเติมข้อหาปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ไว้โดยตรง ไม่ต้องไปเลี้ยงตั้งข้อหา “ฝ่าฝืนคำสั่ง” (3) ควรบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เรื่อง การมีเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ลักษณะถูกเปิดออกไว้ในครอบครองในยานพาหนะ (4) ควรจัดตั้งศาลจราจรเพื่อพิจารณาคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อแบ่งเบาภาระการพิจารณาคดีของศาลอาญาต่างๆ (5) ในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ เช่น วันปีใหม่ วันสงกรานต์ ผู้ขับขี่ที่รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่จุดตรวจใด ควรให้สิทธิการตรวจวัดพร้อมลงลายมือชื่อ ยศ ตำแหน่ง วัน เวลา สถานที่ตรวจวัด พร้อมทั้งให้ผู้ขับขี่ลงลายมือชื่อ หมายเลขประจำตัวประชาชน 13 หลัก มอบให้กับผู้ขับขี่เพื่อแสดงให้กับเจ้าหน้าที่จุดตรวจต่อไปตรวจสอบได้

คำสำคัญ: มาตรการ กฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก

Abstract

The objective of this dissertation is study the concept of compulsory legal penalties for amendment

and enactment, in order enforce the laws against the driver driving while intoxicated, according to the Road Traffic Act B.E. 2522. The study of international law be used as guidelines for improvement. Amendments to the Law on Road Traffic is also an issue of fact and the riders did not cooperate with the officer determined the blood alcohol level Claiming that he was not drunk. Or the checkpoints violate the regulations, principles checkpoints. Including legal issues, including the enforcement of the Road Traffic Act B.E. 2522 If a motorist driving while drunk. Penalties for driving while drunk. Alcohol problems, the driver does not consent. The driver agrees to pay the charges. Disobeyed traffic officer inquiry official or the competent Not scheduled to detain the driver, of course, the second edition of the law authorizing officers are not equal. The study on the traffic laws. And suggest additional issues It is another way in the performance of official traffic. inquiry official or the competent This has the effect of reducing traffic accidents are the main causes from driving while drunk.

The method of qualitative research papers include: (1) education research papers. The study of texts, articles, documents, domestic and foreign. (2) study of qualitative research. interviews The questionnaire, which has issued the actual interview. Based on a sample of related research. To support the analysis of data provided by the findings in the comments of those involved in the practical context of social Thailand. Correctly, frankly, feel free to answer And offer additional comments that have content that is relevant to the topic of the research will also contribute to research

the effect is most true. To be used in support of the issues, facts and legal issues, the study concluded. The Road Traffic Act B.E. 2522, Section 43 (2) “driving while intoxicated” is a problem of law enforcement. It should be a legal modification techniques. To cope with the change of technology. Modern civilized nations with equal And keep up-to-date law that is modified on a regular basis. For an accurate and fair to all parties. Whether a rider or traffic official. inquiry official or the competent The law enforcement directly. Which has to be modified as follows.

Legal measures are: (1) According to the Road Traffic Act B.E. 2522, Section 43 (2) “driving while intoxicated” and caused the death of another through negligence. Section 291 of the Criminal Code Should modify the charges as “kill others without willful” under the Criminal Code, Section 290 (2) should reduce the amount of alcohol in the blood. The criteria in the age of the driver under the age of 20 years. Who was the first driver’s license Motorcyclist The driving public buses, trucks should have a blood alcohol content is less than 20 mg per cent. (3) the driver does not consent to a test to determine blood alcohol content. By breath (Breath Analyzer Test). By measurement of urinary Or measurement of blood There should be a fixed penalty fines to be increased. Alcohol and preferably only once. (4) the detention of the driver to be tested for the amount of alcohol in the blood should be scheduled no more than 2 hours but if more than 2 hours, the driver should be released immediately. Without any condition (5) the driver does not consent to take the test to determine blood alcohol

content. By unreasonably Use a basic assumption that people with blood alcohol content over the legal limit. (6) On the right to personal liberty. When an officer makes a traffic checkpoints. inquiry official or the competent Should have a preliminary alcohol test without the driver in the car. If there's no amount of alcohol in the blood. It allows the driver to continue driving it. If you find your blood alcohol content should invite the driver of getting the car in order to test the detector to alcohol. (7) by section 43 (2) "driving while intoxicated" should be taken to increase the rate. "Any person who contravenes section 43 (2) shall be punished with imprisonment not exceeding two years or a fine of. 20,000-40,000 baht, or both. And suspended license a period not less than one year or revoked license.

Supplementary measures include (1) the law further allows the driver to install equipment to prevent motorists driving while intoxicated (Ignition Interlock Device). Those who had criminal charges "Motorists driving while intoxicated" (2) should also denied charges of Alcohol directly. Not need to be charged "Disobedience" (3) should be further legislation under the Road Traffic Act B.E. 2522, have a drink with. Open container of alcohol was in possession of the vehicle. (4) should establish a traffic court. To consider the case under the Road Traffic Act B.E. 2522, to ease the burden of the trial court. (5) During major festivals such as New Year's Day riders tested for alcohol at any checkpoint. Slip-measurement should be ready to sign. Dressing for the measurement takes place. And the driver signature. 13-digit identification number given to the driver. To illustrate this point, the authorities continue to investigate.

Keywords: Compulsory legal According to the Road Traffic

บทนำ

การเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ส่งผลให้ระบบการคมนาคมขนส่งขยายตัว และจำนวนยานพาหนะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2555 มีรถทุกประเภทที่ จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ จำนวน 32,476,977 คัน ในจำนวนนี้เป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 18,018,066 คัน อยู่ในกรุงเทพมหานคร 3 ล้านกว่าคัน ส่วนภูมิภาคอีกกว่า 15 ล้านคัน ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และถือได้ว่าเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการ ตลอดระยะเวลา 2 ทศวรรษที่ผ่านมา จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเกือบ 10 เท่า

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้สรุปสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2555 กับปี พ.ศ. 2556 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2556 จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งปี 58,301 ครั้ง เสียชีวิต 7,067 ราย บาดเจ็บสาหัส 10,388 ราย บาดเจ็บน้อย 17,235 ราย มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินรวม 649,200,579 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2555 จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งปี 54,341 ครั้ง เสียชีวิต 7,634 คน บาดเจ็บสาหัส 3,551 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 17,465 คน มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินรวม 503,564,564 ล้านบาท จะเห็นได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบปี 2556 และปี 2555 จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งปีเพิ่มขึ้น 3,960 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 567 คน บาดเจ็บสาหัสเพิ่มขึ้น 6,837 คน บาดเจ็บเล็กน้อยลดลง 230 คน มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 145,636,01 ล้านบาท โดยร้อยละ 50% มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับทั้งเสียชีวิต และบาดเจ็บ ดูจากสถานการณ์ตัวเลขของจำนวนอุบัติเหตุรวมทั้ง 2 ปี มีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าทางภาครัฐได้ออกกฎหมายมาควบคุมอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับอย่างเข้มงวดแล้วก็ตาม การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ผู้ที่เมาแล้วขับจำนวนมากคิดว่า เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณมากตนเองยังคง

ขับรถได้ และพบอีกว่าผู้บาดเจ็บอย่างรุนแรงจากพาหนะทุกประเภทตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ก่อนเกิดเหตุ ถ้าสามารถลดอุบัติเหตุจากคนเมาได้ ร้อยละ 50 จะเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่จะลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาของ Lapham และคณะในปี 1998 พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ซึ่งสูงกว่าผู้ป่วยฉุกเฉินปกติถึง 8 เท่า สอดคล้องกับรายงานขององค์การอนามัยโลกที่ระบุว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่เข้ามาทำการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงร้อยละ 44 จากการศึกษาเชิงลึกในกลุ่มตัวอย่างที่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 1,000 คน พบว่า แอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 36 ส่วน Phuvichit and Udomsade ระบุว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในประเทศไทยมีอัตราสูงเกินกว่าร้อยละ 50 จากการรายงานสถานการณ์ และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2555 พบว่าคนไทยต้องบาดเจ็บนอนโรงพยาบาลจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2555 จำนวน 110,777 คน พิจารณาจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 5,000 คน อุบัติเหตุเกิดขึ้นมากในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เพิ่มขึ้นจากช่วงปกติเกือบ 2 เท่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ 16.00 - 19.59 น. ร้อยละ 30 เดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมา คือเดือนมีนาคม และมกราคม สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจำนวนตามกลไกสูงสุด คือการชนร้อยละ 57 พาหนะล้มคว่ำ ร้อยละ 41 ผู้ขับขี่รถทุกประเภทที่

บาดเจ็บมีการดื่มสุราร้อยละ 33.25 พบผู้ขับขี่รถอีแต่นสูงสุด ร้อยละ 35.90 รองลงมา รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 34.93 รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.41 และรถยนต์กระบะร้อยละ 32.16 กลุ่มวัยรุ่น และวัยทำงานอายุ 15 - 29 ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดถึงร้อยละ 36.96 โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี เป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ 16.06

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาสภาพของปัญหา เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา
2. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี มาตรการลงโทษ ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราให้เหมาะสม ชัดเจน สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายของไทย และต่างประเทศในการหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายจราจรผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราให้มีความถูกต้องตามหลักนิติธรรม
4. เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการบังคับทางกฎหมายและเสนอแนะแนวทางแก้ไขกฎหมายกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา
5. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในการบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา

สมมุติฐานการวิจัย

การตรวจสอบหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถเป็นหลักฐานสำคัญในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) แต่บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบดังกล่าวยังขาดความชัดเจนในเรื่องอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ถึงวิธีการตรวจสอบ สภาพบังคับ และยังเป็นปัญหาเกี่ยวกับหลักสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลในการบังคับตรวจสอบ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมรับการตรวจสอบทำให้ยังมีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนมาก จึงควรมีการศึกษาหาแนวทางในการแก้ไขกฎหมายเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายให้ดียิ่งขึ้น

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้วิจัยโดยมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา การตรวจสอบหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้ขับขี่เพื่อเป็นหลักฐานสำคัญในการดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ซึ่งสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา มีเพิ่มมากขึ้น ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นปัญหาในระดับโลก ที่ทุกประเทศให้ความสำคัญ และหามาตรการที่จะลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราให้ได้ ตลอดจนผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องสภาพปัญหา อุปสรรค ข้อขัดข้องต่างๆ รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนข้อเสนอแนะ มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาการวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเพื่อทำการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล ให้สอดคล้องกับสมมุติฐานของการวิจัยและกรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework) โดยอาศัยข้อมูลจากตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) มาตรา 142 วรรค 2, 3 มาตรา 154 (3), วรรคท้าย มาตรา 160 ตริ, มาตรา 161 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ลง 15 พฤศจิกายน 2537 ประกาศหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก ตลอดจนคำพิพากษารัฐธรรมนูญ เอกสารของทางราชการ บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา มาเป็นตัวกำหนดทิศทางในการศึกษาวิจัย ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาและวิเคราะห์ มาตรการบังคับทางกฎหมาย กรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา ตามพระราช

บัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในประเทศไทย พบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวก และความปลอดภัยในการจราจร โดยมุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของส่วนรวมเป็นสำคัญ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมีลักษณะเป็นกฎหมายทางเทคนิค กล่าวคือไม่ได้บัญญัติขึ้นมาตามเหตุผลศีลธรรม แต่เป็นการบัญญัติขึ้นมาตามเหตุผล เพื่อเป็นการจัดระเบียบทางสังคม และป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพราะฉะนั้นมาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา” ก็เป็นอีกมาตราหนึ่งที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสูงในประเทศไทยในปัจจุบัน ทำให้เกิดการสูญเสียแก่ชีวิต และร่างกายตลอดจนทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก รัฐได้เล็งเห็นความสำคัญจึงมีนโยบายให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลขึ้นปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ จะกำหนดระยะเวลาอันตรายไว้อย่างชัดเจน พร้อมประชาสัมพันธ์ทั้งสื่อโฆษณาทางโทรทัศน์วิทยุ หรือป้ายโฆษณาณรงค์โครงการเมาไม่ขับติดตั้งไว้ริมถนนเป็นจำนวนมาก เพื่อเตือนสติประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เดินทางกลับภูมิลำเนาเดิมขณะเดินทางผู้ขับขี่จะดื่มสุรไปได้จะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมากมายเกือบทุกพื้นที่ของประเทศไทย แม้ว่าภาครัฐจะได้พยายามประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ถึงอันตรายจากการดื่มสุราในขณะที่ขับขี่รถก็ตาม แต่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ก็ยังคงฝ่าฝืนจึงจำเป็นที่หน่วยงานของรัฐ จะต้องมีการกวาดล้างตั้งจุดตรวจจุดสกัด เพื่อสุ่มตรวจผู้ขับขี่ที่สงสัยว่าดื่มสุราในขณะที่ขับรถ จึงเป็นที่มาของปัญหาในข้อกฎหมายที่สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาอำนาจการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบเป็นปัญหาที่รัฐควรให้ความสนใจเป็นพิเศษกรณีการบัญญัติอัตราโทษที่เลื่อมล้ำกันมาก ระหว่างมาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา” กับกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบตรวจวัดหาระดับ

ปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งมีอัตราโทษ ตามมาตรา 154 วรรคท้ายปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท ส่วนผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา มีอัตราโทษตามมาตรา 160 ตรี วรรคแรกมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอมเข้ารับการทดสอบ จะถูกตั้งข้อกล่าวหาตามมาตรา 154(3) มีโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาทเท่านั้น จึงทำให้ผู้ขับขี่ที่รู้ถึงข้อแตกต่างของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) จะไม่ยินยอมเข้ารับการทดสอบเพื่อตรวจวัดหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ จึงเป็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรพนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่จะทำให้ผู้ขับขี่เข้าทำการทดสอบด้วยความสมัครใจ และรู้ถึงคุณโทษของการขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา

2. ปัญหาวิธีการตรวจสอบ เรื่องอัตราโทษที่จะเข้าทำการตรวจปัสสาวะ และตรวจวัดจากเลือดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 ตามความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกิน 3 ปีขึ้นไป พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้แพทย์ หรือผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจปัสสาวะ หรือเก็บตัวอย่างเลือดได้ แต่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) ได้ออกกฎกระทรวง (ฉบับที่ 16) ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2537 ให้พนักงานสอบสวนสามารถสั่งให้แพทย์ หรือผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจปัสสาวะ หรือตรวจเลือดได้ ซึ่งมาตรา 43(2) วรรคแรก มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่จะเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติอัตราโทษที่จะให้อำนาจพนักงานสอบสวนทำการตรวจปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือดแตกต่างกันมาก ซึ่งถือเป็นการขัดกันของการบังคับใช้กฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ขับขี่

3. ปัญหาสภาพบังคับของกฎหมาย กรณีผู้ขับขี่บางคนไม่ยินยอมเข้ารับการทดสอบ เพื่อตรวจวัดหา

ค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีการตรวจวัดจากลมหายใจ (Breath Analyzer Test) ตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด เพราะการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา” ไม่มีประสิทธิภาพ และความเหมาะสมที่ตีพอบังคับให้ผู้ขับขี่ทำการทดสอบกับเครื่องตรวจวัด เพื่อหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยผู้ขับขี่ยินยอมที่จะถูกตั้งข้อกล่าวหา “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคสอง” โดยจะถูกปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท เพื่อที่ตนเองจะได้ไม่ต้องเข้าทำการทดสอบ และเมื่อผู้ขับขี่ได้ยินยอมเสียค่าปรับไปเรียบร้อยแล้ว หากเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ทำการทดสอบอีก หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบอีก เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะตั้งข้อกล่าวหาว่า “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อีก โดยไม่มีที่สิ้นสุด ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่จะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับความยุติธรรมจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน

4. ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล ซึ่งเป็นปัญหาอีกประการหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายหมิ่นเหม่ที่จะขัดกับรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 กรณีการกักตัวผู้ขับขี่ตามมาตรา 142 วรรค 3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งการกักตัวไม่ได้มีการกำหนดเวลาไว้อย่างแน่นอน ชัดเจน จึงเป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้รับการปฏิบัติที่เหมาะสม และทำให้ขาดซึ่งอิสรภาพทั้งที่ผู้ขับขี่ไม่ได้เป็นผู้กระทำผิดกฎหมายเพียงแต่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้ขับขี่ดื่มสุรามาเท่านั้น จึงทำให้โอกาสที่จะถูกฟ้องร้องในข้อหา “หน่วงเหนี่ยวกักขังผู้อื่น หรือกระทำความผิดโดยให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย” ตามมาตรา 310 ประมวลกฎหมายอาญาได้ จึงต้องพึงตระหนัก และหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 43(2), 142 วรรคสอง, วรรคสาม, 154(3), 154 วรรคท้ายมาตรา 160 ตรี กฎกระทรวง (ฉบับที่ 16) ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2537 ให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 จะทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เกิดความยุติธรรมตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายได้ผลสมตามวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายทุกประการที่ยินยอมที่จะถูกตั้งข้อหาข้อกล่าวหา เพื่อหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) “ได้ออกกฎกระทรวง”

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยทำให้ทราบว่า การบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเมาสุราในปัจจุบันมีความสำคัญมาก โดยทุกคนพึงตระหนักถึงปัญหาที่เกิดจากการขับขี่รถในขณะเมาสุรา มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงมาก ก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินมีผู้บาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต เป็นจำนวนมาก การบังคับใช้กฎหมายเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยรัฐบาลควรกำหนดให้ปัญหาการขับขี่รถในขณะเมาสุราเป็นปัญหาระดับชาติ ด้วยเหตุผลที่ว่า การบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเมาสุรา มีทั้งปัญหาข้อเท็จจริง และปัญหาข้อกฎหมายต่างๆ มากมาย ส่งผลให้ผู้บังคับใช้กฎหมายผู้ใช้รถใช้ถนนประชาชนทั่วไปเห็นควรหาแนวทางในการแก้ไข และป้องกันปัญหาที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยการกำหนดมาตรฐานทางกฎหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายที่ชัดเจน ไม่คลุมเครือ หรือหมิ่นเหม่ที่จะเป็นสิ่งที่ถูกฟ้องร้องเสียเองตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายสามารถคุ้มครองหลักสิทธิเสรีภาพ ตลอดจนหลักความเสมอภาคของประชาชนโดยทั่วกันทั้งประเทศ

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญการบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเมาสุราในปัจจุบันยังไม่มีที่เหมาะสม เนื่องจากอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) กำหนดอัตราโทษไว้ไม่สูง ผู้ขับขี่ไม่มีความเกรงกลัวต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ. 2522 แต่อย่างใด เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ยังคงฝ่าฝืนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ แม้ภาครัฐจะพยายามหาวิธีที่จะไม่ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถที่จะยับยั้งผู้ดื่มแอลกอฮอล์ได้กลับมีผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถมากขึ้น เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีการบังคับใช้ที่เข้มงวด ผู้ขับขี่ยังสามารถต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ เนื่องจากความเป็นพรรคพวก เพื่อนฝูงญาติสนิท หรือผู้บังคับบัญชาเป็นผู้สั่ง หรือขอร้องให้ปล่อย จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเมาสุรา โดยการกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้น เพื่อทัดเทียมกับอัตราโทษที่นานาอารยประเทศกำหนดไว้

จากการศึกษาวิจัยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดจากสาเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเมาสุรา เนื่องจากการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ผู้ขับขี่ขาดสติสัมปชัญญะ เกิดความคึกคะนอง ขาดความระมัดระวัง สมรรถนะการขับขี่ลดลง ตาพร่ามัวมองถนนไม่ค่อยชัดการตัดสินใจลดลง ตามระดับการดื่มแอลกอฮอล์ การสั่งการของสมอง และจิตใจจะช้าลง ทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็นไปได้สูงมาก จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาผู้ขับขี่ที่ขบถดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่รถ เพื่อหยุดยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่ได้มีโอกาสขับขี่รถได้อีกต่อไป

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญกรณีเกี่ยวกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่ได้ดำเนินการบันทึกคะแนน, อบรม, ทดสอบผู้ขับขี่, ยึดใบอนุญาตขับขี่, พักใช้ใบอนุญาตขับขี่กับผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรม เนื่องจากที่ผ่านมาสำนักรางวัลตำรวจแห่งชาติไม่ได้ดำเนินการใดๆ เลยเกี่ยวกับการบันทึกคะแนน, อบรม, ทดสอบยึดใบอนุญาตขับขี่, พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยอ้างว่าระบบโพลิส (PoLis) ชัดข้อง ไม่สามารถใช้งานได้เพราะระบบที่ใช้มีมานานแล้ว ไม่มีการปรับปรุง หรือพัฒนาระบบให้สามารถป้อนข้อมูลได้อย่างถูกต้อง ชัดเจน จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการบันทึกคะแนน, จัดการฝึกอบรม, ทำการทดสอบผู้ขับขี่ว่าควรจะได้รับ

ใบอนุญาตขับขี่คันหรือไม่ รวมถึงตรวจสอบสภาพร่างกายจิตใจ และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ตลอดจนการประพฤติปฏิบัติในขณะที่อยู่ในระหว่างการถูกยึด หรือถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้ดำเนินการอย่างจริงจัง ชัดเจน และสามารถตรวจสอบได้

จากการศึกษาวิจัยถึงมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราในปัจจุบันยังไม่มีความเหมาะสมด้วยเหตุที่ว่า บทกำหนดโทษยังต่ำเกินไป เนื่องจากการลงโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา โทษจำคุกยังไม่มีการลงโทษที่เป็นรูปธรรม ศาลจะตัดสินหรือลงอาญาทุกคดี นอกเสียจากว่าคดีดังกล่าวผู้ขับขี่ไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุ แล้วมีผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิต จึงจะลงโทษจำคุก สำหรับโทษปรับจะมีการลงโทษปรับประมาณ 5,000 - 8,000 บาท เท่านั้น ไม่ว่าผู้ขับขี่จะมีปริมาณแอลกอฮอล์มากเพียงใดก็ตาม จึงเห็นควรปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษให้เหมาะสมกับสภาพกาลปัจจุบัน

จากการศึกษาวิจัยมาตรการลงโทษ ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราในปัจจุบันไม่สามารถลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ เนื่องจากอัตราโทษในปัจจุบันยังต่ำอยู่มาก หากเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ สวีเดน ออสเตรเลีย ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยังฝ่าฝืนขับรถขณะเมาสุราอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้ผู้ขับขี่ที่ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับอุบัติเหตุ เป็นจำนวนมากเช่นกัน

จากการศึกษาวิจัยกรณีผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมในข้อหาผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมายจนไม่กล้าที่จะขับรถในขณะเมาสุราอีกต่อไป เนื่องจากผู้ขับขี่เมื่อดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปแล้วจะขาดความสำนึกความรับผิดชอบความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เกิดความคึกคะนอง ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ ตลอดจนสังคมไทยยังมีระบบอุปถัมภ์ ทำให้ผู้ขับขี่บางคนขาดความยำเกรงต่อกฎหมาย ต่อบริษัทคุณธรรม และสังคมส่วนรวม

จากการศึกษาวิจัยถึงกรณีการลงโทษที่รุนแรงกับผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราสามารถลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า การลงโทษที่รุนแรงผู้ขับขี่มีความเกรงกลัวที่จะต้องถูกจับกุม ถูกจำคุกต้องสูญเสีย

สิ้นอิสรภาพ เสียชื่อเสียงทรัพย์สินเงินทอง จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย จึงส่งผลให้จำนวนผู้ขับขี่ลดลง ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงเช่นกัน

จากการศึกษาวิจัยความต้องการของผู้ขับขี่ให้มีการแก้ไขบทลงโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราให้มีโทษสูงขึ้น ด้วยเหตุผลที่ว่าบทกำหนดโทษที่สูงขึ้นจะทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะขับรถในขณะเมาสุราอีก เนื่องจากอัตราโทษที่สูงขึ้นจะทำให้ผู้ขับขี่สูญเสียอิสรภาพถูกจำคุก และมีอัตราโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญของมาตรการแก้ไขปรับปรุงการบังคับทางกฎหมาย กรณี ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราควรใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ และจำนวนครั้งที่กระทำผิดมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดโทษ ด้วยเหตุผลที่ว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมีมากน้อยเท่าใดจะเป็นเกณฑ์ในการกำหนดโทษ เพราะหากปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมาก จะทำให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดน้อย และการกำหนดจำนวนครั้งของการกระทำผิดมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดโทษด้วยจะทำให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์เกิดความเกรงกลัวต่ออัตราโทษที่เพิ่มขึ้น หากกระทำผิดซ้ำขับรถขณะเมาสุราหลายครั้งติดต่อกัน

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ กรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ควรกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้นกว่าอัตราโทษกรณีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราด้วยเหตุผลที่ว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าได้ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อน หรือดื่มขณะขับรถ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์รู้ตัวอยู่แล้วว่าขณะตรวจวัดผู้ขับขี่ได้ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนแล้ว

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จะลงโทษผู้ขับขี่ ฐานฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงาน พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทุกครั้งที่สั่งให้ทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ เนื่องจากผู้ขับขี่มีเจตนาที่จะหลบเลี่ยงไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัด เพราะหากว่าผู้ขับขี่ไปเสียค่าปรับเพียงครั้งเดียวแล้วปล่อยตัวไป

ผู้ขับขี่ ซึ่งกำลังมีนเมาสุราจะมีโอกาสที่จะขับขี่รถได้อีก ซึ่งจะเป็นสาเหตุหลักที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ ควรใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ซึ่งมีบทลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี พนักงานสอบสวนสามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ด้วยเหตุผลที่ว่า พนักงานสอบสวนสามารถที่จะตรวจวัดแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ที่ต้องสงสัยว่าดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถได้ โดยทันที ไม่ต้องรอให้เกิดอุบัติเหตุจนต้องมีผู้บาดเจ็บพิการ หรือเสียชีวิตก่อน จึงจะทำการตรวจวัดผู้ขับขี่

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญประเทศไทย ควรนำระบบการเป่าลมหายใจก่อนสตาร์ทรถ มาใช้กับผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมในข้อหาผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุรา ด้วยเหตุผลที่ว่าเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนขับรถ ไม่ให้มีโอกาสที่จะขับรถอีกต่อไป เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ในอนาคต จึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไข กำหนดมาตรการการเป่าลมหายใจก่อนสตาร์ทรถมาใช้กับผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมในข้อหาขับขี่รถในขณะเมาสุรา

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญผู้ขับขี่ที่ถูกพักใบอนุญาตขับขี่ หากฝ่าฝืนไปขับขี่รถในขณะเมาสุราอีกควรมีโทษทางอาญาด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ขับขี่ควรมีความสำนึกและระมัดระวังไม่ให้ไปกระทำความผิดซ้ำ และหากไปกระทำความผิดในข้อหาขับขี่รถ ในขณะเมาสุรา ควรมีโทษทางอาญา เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่มีความหละหลวมไม่ไปกระทำความผิดอีก เป็นการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ จึงควรให้มีการปรับปรุงเพิ่มเติมบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ที่ถูกพักใบอนุญาตขับขี่

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น วันปีใหม่ วันสงกรานต์ ผู้ขับขี่ขับรถผ่านด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ ควรมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ทุกคน ด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ขับขี่ทุกคนต้องให้ความร่วมมือในการตรวจวัดแอลกอฮอล์กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อจะได้คัดกรองผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับขี่รถออกจากถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์สามารถขับขี่รถได้ต่อไปส่วน

ผู้ขับขี่ที่รถในขณะเมาสุราก็จะถูกจับกุมนำตัวส่งสถานีตำรวจ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายในข้อหา “ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” มาตรา 43(2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญการกำหนดระยะเวลาพักตัวผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่เข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยกำหนดระยะเวลาการพักตัวผู้ขับขี่ได้ไม่เกิน 2 ชั่วโมง หากพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวควรปล่อยตัวผู้ขับขี่ไปทันที โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ ทั้งสิ้นด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับรถหากได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอความเมื่อยล้าจะลดลงตามลำดับ ดังนั้นการพักตัวผู้ขับขี่ในระยะเวลา 2 ชั่วโมง ถือว่าเหมาะสมแล้ว จึงควรต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติ -10-จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในการกำหนดระยะเวลาการพักตัว ผู้ขับขี่ให้ปรากฏอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญควรจะมีการตรากฎหมายเพื่อเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา ด้วยเหตุผลที่ว่า การกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้น ผู้ขับขี่จะได้พึงตระหนักมีความระมัดระวังไม่ฝ่าฝืนขับขี่รถในขณะเมาสุรา ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดน้อยลง จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไข กำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญถึงการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้ด้วยเหตุผลที่ว่า การเพิ่มโทษที่สูงขึ้นในข้อหาผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราจะทำให้ผู้ขับขี่ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนพึงตระหนักตนเองก่อนที่จะขับขี่รถทุกครั้งไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลงไปด้วย จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมกำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา ให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราสามารถลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า การเพิ่มโทษที่สูงขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่มีความเกรงกลัวไม่กล้าฝ่าฝืนดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถ

จึงทำให้จำนวนผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ลดน้อยลงอัตราการเกิดอุบัติเหตุก็ลดลงไปด้วย จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติมกำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ การตรากฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุกควรมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ด้วยเหตุผลที่ว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรกมีประสบการณ์น้อยในการขับขี่รถทำให้มีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียนต้องอาศัยผู้ที่มีประสบการณ์สูงในการขับขี่รถ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุ โอกาสที่จะทำให้มีผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ส่วนผู้ขับขี่รถบรรทุกนั้นต้องอาศัยความชำนาญเป็นพิเศษในการขับขี่รถ เพราะเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ น้ำหนักบรรทุกมาก หากเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินของผู้อื่นเป็นจำนวนมาก จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไข กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ตามกฎกระทรวง (ฉบับที่ 16) ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายมากมายจึงควรมีการปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติม เทคนิคด้านกฎหมายให้สามารถสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของระบบเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าในปัจจุบันให้ทันสมัย ทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ ตลอดจนให้ทันต่อการปรับปรุง กฎหมายฉบับอื่นๆ ที่มีการแก้ไขอยู่เป็นประจำ เพื่อความถูกต้อง และยุติธรรมกับทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ หรือเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายโดยตรง ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ควรจะปรับเปลี่ยนจากการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบันยังอิงอยู่กับการกระทำ โดยประมาทจำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรามากถึง 6 เท่า ดังนั้นในกรณีที่ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราแล้วไปชนผู้อื่นเสียชีวิตให้ถือว่ามีความผิดในข้อหา “ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา” ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 290 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 15 ปี ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี วรรคท้าย ควรจะมีการบัญญัติ และเพิ่มอัตราโทษดังนี้ “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 - 15 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

สรุปสาเหตุของการแก้ไขกฎหมาย เนื่องจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราทุกคนมีความสำนึกว่า การดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่รถมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่รถโดยปกติที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ดังนั้น เมื่อรู้สำนึกถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น หากฝืนดื่มแอลกอฮอล์โดยไม่ใส่ใจต่อการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลรอบข้าง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุอาจนำมาซึ่งการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการได้ ดังนั้น หากบัญญัติกฎหมายให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น ผู้ขับขี่รถก็จะพึงตระหนักไม่กล้าที่จะขับขี่รถในขณะเมาสุรา ทำให้ผู้ดื่มแอลกอฮอล์ลดน้อยลงส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นลดน้อยลงไปด้วย ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะมากขึ้น

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายทางเทคนิค ดังนั้นในการกำหนดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ได้อ้างอิงกฎหมายของต่างประเทศซึ่งตามข้อเท็จจริงทางวิทยาศาสตร์การแพทย์ โดยวิธีการทดสอบตรวจหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath

Analyzer Test) โดยวิธีตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด การบังคับใช้กฎหมาย และการให้ความรู้กับประชาชนต้องสอดคล้องกัน โดยครอบคลุมทั่วประเทศ แต่จากการประชาสัมพันธ์ รมณรงค์โครงการ “เมาไม่ขับ” ไม่สามารถจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทย เพราะทุกคนที่ละเมิดกฎหมายฉบับนี้จะตอบเป็นเสียงเดียวกันว่า “ตนเองไม่เมายังสามารถขับที่รถได้อย่างสบาย” จึงเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นบนท้องถนนมากมาย จึงควรที่จะลดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยกำหนดเกณฑ์ตามอายุของผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุก ควรกำหนดค่าระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดใหม่ดังนี้

“ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน หรือรถบรรทุก มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดได้ไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ผู้ขับขี่รถทั่วไปมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่รถได้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์”

สรุปสาเหตุของการแก้ไขกฎหมาย เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก เป็นผู้ต้องประสบการณในการขับขี่รถ และหากไปดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับขี่รถก็จะทำให้มีโอกาสที่จะไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้สูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เป็นรถขนาดเล็ก ไม่มีอุปกรณ์เครื่องป้องกันผู้ขับขี่ หากเกิดอุบัติเหตุจะทำให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีโอกาสสูงที่จะเกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บหรือพิการ ส่วนผู้ขับขี่รถสาธารณะรถโรงเรียน นั้น ต้องมีการรับผิดชอบต่อผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้นความรับผิดชอบจึงสูงตามไปด้วย หากไปดื่มแอลกอฮอล์โอกาสที่จะเกิดความสูญเสียกับผู้โดยสารย่อมมีมากตามไปด้วย ส่วนผู้ขับขี่รถบรรทุกนั้น หากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์แม้เพียงเล็กน้อยโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและเกิดความสูญเสียที่รุนแรงก็จะมีมากเป็นพิเศษเนื่องจากรถบรรทุกมีน้ำหนักมาก ดังนั้นการบัญญัติกฎหมายควบคุมผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุก ซึ่งเป็นการ ควบคุมผู้ขับขี่ให้พึงระมัดระวังในการดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าผู้ขับขี่รถโดยทั่วไป ซึ่งเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุ เพราะปริมาณแอลกอฮอล์ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ผู้ขับขี่จะมีสติสัมปชัญญะใกล้เคียงกับผู้ที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์

3. กรณีผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบเพื่อหาค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) โดยวิธีตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถที่จะไปบังคับขู่เชิญให้ ผู้ขับขี่ดำเนินการตรวจวัดได้จะทำได้ก็เพียงเลี้ยงไปตั้งข้อกล่าวหาตามมาตรา 154(3) “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 142 วรรคสอง” จะมีอัตราโทษตามมาตรา 154 วรรคท้าย ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท เท่านั้น ดังนั้นจึงควรที่จะต้องเพิ่มอัตราโทษปรับในข้อหา “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีอัตราโทษสูงขึ้น โดยให้มีอัตราโทษขั้นต่ำของข้อกล่าวหา ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่เมาสุรา” เพื่อความเหมาะสมไม่ให้ผู้ขับขี่ใช้เป็นทางเลือกที่จะไม่ยินยอมทำการทดสอบ ดังนั้นจึงควรที่จะแก้ไขอัตราโทษปรับดังนี้ “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคสอง มีอัตราโทษปรับตั้งแต่ 5,000 - 10,000 บาท” ซึ่งอัตราโทษปรับตามข้อกล่าวหาดังกล่าวนั้น พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการปรับตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(2) จึงไม่จำเป็นต้องไปแก้ไขอำนาจการปรับของพนักงานสอบสวนอีกเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ใช้เป็นทางเลือกที่จะไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบตรวจวัดแอลกอฮอล์

4. กรณีการปรับตามมาตรา 154 วรรคท้าย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติไว้ดังนี้ “ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท” จะเห็นได้ว่าการบัญญัติจะใช้คำว่า “ปรับครั้งละ” หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอม

เข้าทำการทดสอบตรวจวัดหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์
เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงาน
เจ้าหน้าที่ที่จะตั้งข้อกล่าวหา ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร
พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142
วรรคสอง“ ทุกครั้งที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธ จึงควรที่จะตัดข้อความ
คำว่า “ต้องระวางโทษปรับครั้งละ.....” และเปลี่ยนข้อความ
ใหม่ในบทบัญญัติมาตรา 154 วรรคท้ายเป็น “ต้องระวาง
โทษปรับตั้งแต่...” ซึ่งตามหัวข้อ 3 ได้เสนอแนวทางไว้ว่า
ควรปรับตั้งแต่ 5,000 - 10,000 บาท

สรุปสาเหตุของการแก้ไข เนื่องจากการบัญญัติ
กฎหมายก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ขับขี่ผู้ขับรถบน
ท้องถนน หากไม่ยินยอมเข้าตรวจวัดแอลกอฮอล์ก็จะถูก
ปรับครั้งละ ซึ่งคำว่า “ปรับครั้งละ” หมายความว่า ปรับ
ทุกครั้งที่พนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์
หากผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัด ภายใน 1 ชั่วโมง ผู้ขับขี่
ไม่ยินยอมตรวจวัด 5 ครั้ง ก็จะถูกปรับทุกครั้ง ครั้งละ
1,000 บาท รวม 5 ครั้ง 5,000 บาท ดังนั้นเพื่อให้การบัญญัติ
กฎหมายให้ความเป็นธรรมกับผู้ขับขี่ จึงควรบัญญัติ
กฎหมายใหม่ ดังนี้ “ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่”
ทำให้การปรับเสร็จเด็ดขาดเพียงครั้งเดียว ตามประมวล
กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 เมื่อมีการแก้ไข
กฎหมายฉบับนี้แล้วจะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับโทษเพียงครั้งเดียว
ก่อให้เกิดความยุติธรรมกับ ผู้ขับขี่โดยตรง

6. แนวทางการแก้ปัญหากรณีการกักตัวผู้ขับขี่
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142
วรรคสาม “ในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่ตามมาตราสอง ไม่ยอมให้ทดสอบ
ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงาน
เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่ดำเนินการทดสอบได้ภายใน
ระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้ทดสอบเสร็จสิ้นไป
โดยเร็ว และเมื่อผู้ขับขี่ยอมให้ทดสอบแล้ว หากผลการ
ทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ก็ให้ปล่อยตัวไป
ทันที” ตามมาตรานี้ไม่ได้กำหนดเวลาไว้แน่นอนว่าจะกักตัว
ไว้ได้นานเท่าใด จึงควรที่จะบัญญัติข้อกำหนดตามมาตรา
142 วรรคสามเสียใหม่ดังนี้ “ในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่ตามมาตราสอง
ไม่ยอมให้ทดสอบให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน

หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่ดำเนินการ
ทดสอบภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง หากปรากฏว่าเกิน
2 ชั่วโมง หรือเมื่อผู้ขับขี่ยินยอมทดสอบแล้ว หากผลการ
ทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ก็ให้ปล่อยตัว
ผู้ขับขี่ทันที” ซึ่งในกรณีนี้ประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนด
ระยะเวลากักตัวผู้ขับขี่ไว้ไม่เกิน 2 ชั่วโมงเช่นกัน

6. แนวทางการแก้ปัญหาวิธีการตรวจสอบหาค่า
ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายกระทรวง (ฉบับที่ 16)
ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2537 ออกโดยอาศัยอำนาจ
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับประมวล
กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 กรณีผู้ขับขี่
ขับรถแล้วไปเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้ผู้อื่นเป็นอันตราย
ควรที่จะบัญญัติข้อกำหนดเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติ
จราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้บทสันนิษฐานของกฎหมาย
บังคับใช้ดังนี้ “ผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอมเข้ารับการตรวจวัดเพื่อ
หาปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่ว่าโดยวิธีใดๆ โดยไม่มี
เหตุผลอันสมควรให้สันนิษฐานไว้ในเบื้องต้นว่า เป็นผู้ที่มี
ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด”
การใช้ข้อสันนิษฐานนี้ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน
หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่สามารถที่จะตั้งข้อกล่าวหากับผู้ขับขี่
ได้อีกแนวทางหนึ่ง เพื่อแก้ปัญหาผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอม
เข้าทำการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

7. แนวทางแก้ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ
ส่วนบุคคลในกรณีความรับผิดชอบตามมาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่ซึ่ง
รถในขณะเมาสุรา” เมื่อมีการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด
เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงาน
เจ้าหน้าที่ควรมีเครื่องทดสอบผู้ขับขี่เบื้องต้น โดยไม่ต้อง
ให้ผู้ขับขี่ลงจากรถ โดยเครื่องทดสอบนี้จะเป็นตัวบ่งบอกว่า
ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดหรือไม่ หากไม่มีปริมาณ
แอลกอฮอล์ในเลือดก็ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ไม่ต้องลง
จากรถมาทำการทดสอบกับเครื่องตรวจวัดหาระดับปริมาณ
แอลกอฮอล์ในเลือดอีก แต่หากผลการทดสอบเบื้องต้น
ปรากฏว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดก็จะเชิญให้ลงจากรถ
และทำการทดสอบกับเครื่องตรวจวัด เพื่อหาปริมาณ
แอลกอฮอล์ในเลือดต่อไป ซึ่งปัญหานี้รัฐควรจะต้องจัดซื้อ

เครื่องทดสอบเบื้องต้นให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนทั่วประเทศ

8. แนวทางแก้ปัญหาการหนีอัตราโทษที่บัญญัติไว้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) “ผู้ขับขี่ซึ่งรถในขณะเมาสุรา” กำหนดอัตราโทษปัจจุบันตามมาตรา 160 ตรีวรรคแรก “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเมื่อกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” ควรบัญญัติให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้นดังนี้ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 - 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเมื่อกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” เพื่อให้ผู้ขับขี่พึงตระหนักถึงอัตราโทษที่ตนจะได้รับไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนข้อที่รถในขณะเมาสุราอีก

9. ควรจะบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมบังคับให้ผู้ขับขี่ติดตั้งอุปกรณ์เครื่องป้องกันผู้ขับขี่ซึ่งรถในขณะเมาสุรา (Ignition Interlock Device) ซึ่งเป็นผู้ที่เคยกระทำความผิดในข้อหา “ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” มาแล้วครั้งหนึ่งเพื่อควบคุมการสตาร์ทรถ โดยบัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีผู้ฝ่าฝืนไม่ติดตั้งเครื่องควบคุมการสตาร์ทรถดังนี้ “ฝ่าฝืนไม่ติดตั้งชุดเครื่องมือควบคุมการสตาร์ทรถด้วยปริมาณแอลกอฮอล์” ซึ่งควรจะมีอัตราโทษปรับตั้งแต่ 5,000 - 10,000 บาท เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่เคยกระทำความผิดมาแล้วครั้งหนึ่งปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพิ่มความปลอดภัยให้กับตนเอง และผู้อื่น

10. ผู้ขับขี่ที่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่ได้บัญญัติความผิดในข้อหาปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ไว้โดยตรง ซึ่งควรเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้ “ผู้ใดปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์เพื่อตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีตรวจวัดจากลมหายใจ ตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับตั้งแต่ 20,000 - 40,000

บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” ซึ่งข้อหาดังกล่าวนี้ในสหรัฐอเมริกาบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร เพื่อเอาผิดกับผู้ปฏิเสธไม่ยอมตรวจวัดแอลกอฮอล์

11. ผู้ขับขี่ที่ถูกพักใบอนุญาตขับขี่แล้วไปฝ่าฝืนไปขับขี่รถในขณะเมาสุราอีก ควรสืบกำหนดโทษทางอาญาดังนี้

“ผู้ใดขณะถูกพักใบอนุญาตขับขี่ ฝ่าฝืนเงื่อนไขข้อที่รถในขณะเมาสุรา มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีปรับตั้งแต่ 5,000 - 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

12. ควรจะบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เรื่องการมีเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภาชนะถูกเปิดออกไว้ในครอบครองในยานพาหนะดังนี้

“ผู้ใดครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภาชนะถูกเปิดออกในระหว่างขับขี่ยานพาหนะบนถนนหลวง ยกเว้นผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถยนต์โดยสารสาธารณะ มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนและปรับตั้งแต่ 5,000 - 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” เป็นมาตรการป้องกันผู้ขับขี่ที่ขบถดื่มสุราในขณะขับขี่รถ

ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรจะจัดตั้งศาลจราจร ขึ้นมาสำหรับพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อแบ่งเบาภาระการพิจารณาคดีของศาลอาญาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้พิพากษา อัยการ พนักงานสอบสวน ควรจะมีความรู้เฉพาะทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นอย่างดี เพื่อรับปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรเมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนควรจะมีกฎหมายเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เรื่องการมีเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภาชนะถูกเปิดออกไว้ในครอบครองในยานพาหนะดังนี้

“ผู้ใดครอบครองเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภาชนะถูกเปิดออกในระหว่างขับขี่ยานพาหนะบนถนนหลวง ยกเว้นผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถยนต์

โดยสารสาธารณะ มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และปรับตั้งแต่ 5,000 - 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ“ เป็นมาตรการป้องกันผู้ขับขี่ที่ขบถดื่มสุราในขณะที่ขับขีรถ

ควรจะต้องตั้งศาลจราจร ขึ้นมาสำหรับพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.

2522 เพื่อแบ่งเบาภาระการพิจารณาตัดสินคดีของศาลอาญาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้พิพากษา อัยการ พนักงานสอบสวน ควรจะมีความรู้เฉพาะทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นอย่างดี เพื่อรับปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรเมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

บรรณานุกรม

กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. **สถานการณ์ และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ปี 2555**. กรุงเทพฯ: ม.ป.ป.

ไวยพจน์ กุลาชัย. “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศไทย สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย”, รายงานการวิจัย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2555. สติติผู้เสียชีวิตข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ. [Online]. Available URL : <http://www.roadsafetythailand.com./2556> (พฤศจิกายน 7).

_____. รายงานสถิติการชนส่ง กองแผนงาน กลุ่มสถิติการชนส่ง กระทรวงคมนาคม. [Online]. Available URL : <http://www.Society.go.th>, 2556 (ธันวาคม 15).

Phuvichit Pand Udomsade J. Opinion of Bangkok people towards drinking and driving. Journal of Agricultural Extension and Communication. [n.p.], 2007.