

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยประสบปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกบ่อยครั้ง ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุลักษณะนี้เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินอย่างมหาศาลแก่ทุกประเทศทั่วโลก นอกจากนี้จะทำให้ประเทศต่างๆ ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศ ตลอดจนส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของสมาชิกในครอบครัวและคนใกล้ชิด กรณีมาแล้วขับเป็นสาเหตุสำคัญประเทศต่างๆ จึงพยายามรณรงค์และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ประเทศไทยเป็นอีกประเทศหนึ่งซึ่งในแต่ละปีมีอุบัติเหตุจราจรทางบกได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งกว่าครึ่งหนึ่งของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการมาแล้วขับ โดยพบว่า การขับจี้รถในขณะที่เมาสุราเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา พบผลการศึกษาผู้บาดเจ็บที่ใช้บริการห้องฉุกเฉินในช่วงเทศกาลหยุดยาว ส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจากมาแล้วขับ โดยผลการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ซึ่งกฎหมายกำหนดให้มีปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น ปรากฏว่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบมากกว่ากฎหมายกำหนด 5 เท่าและจะเกิดอุบัติเหตุภายใน 6 ชั่วโมงหลังการดื่ม นักวิชาการศูนย์วิจัยปัญหาสุรา และหัวหน้าศูนย์ความเป็นเลิศด้านการวิจัยระบบสุขภาพและการแพทย์ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ กล่าวว่า อุบัติเหตุการสูญเสียช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน ถึงวันที่ 17 เมษายน ของปี พ.ศ. 2560 พ.ศ. 2561 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ดูจากตารางเปรียบเทียบด้านล่าง

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในช่วงวันสงกรานต์ ของปี พ.ศ. 2560 พ.ศ.2561

ปี พ.ศ.	อุบัติเหตุรวม	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	สาเหตุหลัก
2560	3,690 ครั้ง	390 ราย	3,808 ราย	เมาสุรา
2561	3,724 ครั้ง	418 ราย	3,897 ราย	เมาสุรา
เพิ่มขึ้น	34 ครั้ง	28 ราย	89 ราย	เมาสุรา

จะพบว่าปี พ.ศ. 2561 เกิดอุบัติเหตุรวม 3,724 ครั้ง เสียชีวิต 418 ราย บาดเจ็บ 3,897 ราย เมื่อเทียบกับสงกรานต์ปี พ.ศ. 2560 มีอุบัติเหตุเกิด 3,690 ครั้ง เสียชีวิต 390 ราย บาดเจ็บ 3,808 ราย และจะเห็นว่าในช่วง 1 ปี มีการเกิดอุบัติเหตุรวมเพิ่มขึ้น 34 ครั้ง เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 28 ราย บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 89 ราย ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากเมาสุรา¹ หากต้องการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับนี้ การแก้ปัญหาในระยะยาว รัฐบาลต้องมีนโยบายให้มีการคุ้มครองแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ยานพาหนะ กระจายตามพื้นที่ทั่วประเทศ สนับสนุนงบประมาณด้วยเพราะปัจจุบันสถานีตำรวจในหลายพื้นที่ ไม่มีเครื่องมือที่ใช้ตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจ และรัฐบาลควรออกกฎหมายให้ผู้ขับขี่ต้องมีระดับแอลกอฮอล์เป็น “ศูนย์” เพื่อความปลอดภัยสูงสุดของผู้ใช้รถใช้ถนน

นักวิจัยสำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศกล่าวว่า จากการศึกษาพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการบาดเจ็บรุนแรงในช่วงปีใหม่และสงกรานต์เปรียบเทียบกับช่วงปกติ พบว่า เทศกาลหยุดยาว มีการบาดเจ็บหุนหมามากกว่าช่วงเวลาปกติร้อยละ 10.2 และร้อยละ 8.7 ของวันหยุดยาวมีการดื่มเหล้ามากกว่าช่วงปกติถึง 2 เท่า และร้อยละ 70 ของคนที่ดื่มเป็นเยาวชน 20-29 ปี และร้อยละ 64 ได้รับบาดเจ็บขณะดื่มแล้วขับ นอกจากนี้ ยังทำให้คนที่โดยสารที่มาด้วย ร้อยละ 68 หรือคนเดินถนนร้อยละ 76 ได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุไปด้วย ยิ่งไปกว่านั้น ปริมาณการดื่มช่วงเทศกาลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2559 พบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรดดื่มสุราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 108.5 กรัมของเอทานอล ในปี พ.ศ. 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 212.9 กรัมของเอทานอล ในปี พ.ศ. 2559 หรือมีอัตราการบริโภคสุราเพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า ซึ่งถือเป็นปริมาณการดื่มที่เป็นอันตรายต่อตัวผู้ขับขี่²

การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกจากจะส่งผลต่อสุขภาพร่างกายและจิตประสาทของผู้ดื่มแล้วยังก่อให้เกิดปัญหาสังคมขึ้นอีกมากมาย อาทิเช่น ปัญหาครอบครัว ปัญหาการใช้ความรุนแรงในครอบครัว ปัญหาการทำลายความสัมพันธ์อันดีต่อกันระหว่างคู่สมรสและคนใกล้ชิดอื่นๆ และยังก่อให้เกิดปัญหาในด้านอาชญากรรม เช่น การก่อเหตุทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกายผู้อื่น การใช้สารเสพติดร่วมกับการดื่มสุรา และที่สำคัญคือการฝ่าฝืนกฎหมายกรณีห้ามขับรถขณะมีเมาสุรา ซึ่งปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายห้ามขับรถขณะมีเมาสุราเป็นอาชญากรรมที่จัดอยู่ในประเภทอาชญากรรมต่อมาตรฐานทางศีลธรรมหรืออาชญากรรมไม่มีผู้เสียหาย (Crimes against the moral

¹ วิลาวัลย์ วัชรศักดิ์เวช. (2561). *เบนาร์นิวส์ ยอดตายสงกรานต์ปี 61 แชนจ์หน้ายอดปีก่อน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.benarnews.org/thai/news/TH-death-songkran-04182018172406.html>. [2561, 20 เมษายน].

² โสภิต นาสีบ. (2560). *นักวิจัยสำนักวิจัยนโยบายสร้างเสริมสุขภาพ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.isranews.org/isranews-short-news/55085-songkran55085.html>. [2561, 20 เมษายน].

order/Victimless crime) เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียมากกับตัวของผู้กระทำผิดเอง³ ส่งผลถึงครอบครัวคนใกล้ชิดและผู้บริสุทธิ์ที่อาจจะได้รับอันตรายตกเป็นเหยื่อที่เกิดจากการจับขังรถขณะมีนเมาสุราไปเฉี่ยวชนและสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากรมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานยนต์ซึ่งพฤติกรรมการจับขังที่เห็นได้ชัดคือความประมาทในการจับขังและการดื่มสุราก่อนจับขังแม้ทางภาครัฐจะมีการป้องกันโดยหน่วยงานของรัฐและองค์กรอิสระ ร่วมกันรณรงค์และแก้ปัญหามาแล้วจับ นอกจากนี้ ยังมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2557 ที่มีบทบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจเรียกคนขับรถเพื่อทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้เพื่อมุ่งให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนขับรถและประชาชนบนท้องถนน แต่ก็ยังประสบปัญหาต่างๆ เช่น

1) ปัญหาในการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์เช่น การประวิงเวลาในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ หรือปฏิเสธการตรวจวัดโดยอ้างว่าเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่ได้มาตรฐานซึ่งตามมาตรา 142 วรรคแรก วรรคสอง และวรรคสาม กำหนดว่า “เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือเมาอย่างอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที”

สำหรับประเด็นอัตราโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) นั้น ตามมาตรา 160 ตรี กำหนดไว้ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

³ จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. (2551). การสำรวจข้อมูลสถิติอาชญากรรมในประเทศไทย: ข้อเสนอเพื่อการพัฒนากระบวนการยุติธรรมยุคใหม่. *วารสารกระบวนการยุติธรรม*, 2, หน้า 11-36.

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิด
ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาทและให้ศาลสั่ง
เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ประเด็นปัญหาของกรณีและผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์นั้น พบว่าก่อนที่จะมี
การกักตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีการการแจ้งสิทธิให้ผู้ขับขี่ทราบก่อน ซึ่งการกักตัวตามที่กฎหมาย
บัญญัติไว้ไม่ได้มีคำนิยามว่าหมายถึงอย่างไร ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องแจ้งสิทธิ ให้ผู้ขับขี่ทราบ
ถึงโทษและกระบวนการดำเนินการทางกฎหมายให้กับผู้ขับขี่ทราบก่อนแล้วถึงดำเนินการจับกุม
ผู้ขับขี่นั้นหากต้องสงสัยว่า “เมาแล้วขับ” หลังจากนั้นควรดำเนินการตรวจวัดด้วยวิธีการวัดจาก
เลือดหรือปัสสาวะแต่หากไม่มีข้อสงสัยว่าบุคคลนั้น “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่สามารถ
ดำเนินการจับกุมได้และต้องปล่อยผู้ขับขี่คนนั้น ไป ยกตัวอย่างเช่น คำพิพากษาศาลชั้นต้น คดีของ
นาย ก. (นามสมมุติ) ที่ไม่มีการแจ้งสิทธิก่อนทำให้ศาลยกฟ้องข้อหาเมาแล้วขับ จากกรณี นาย ก.
ขับรถยนต์เบนซ์พุ่งชนท้ายรถยนต์ฟอร์ดทำให้เพลิงไหม้รถ เป็นเหตุให้ นาย ข. และ น.ส. ค.
(นามสมมุติ) ทั้งคู่เป็นนิสิตปริญญาโทมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย เสียชีวิตคาชากรรถ
เหตุเกิดบนถนนพหลโยธิน กม.53 หมู่ 8 ต.เชียงรากน้อย อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา
เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2559 หลังเกิดเหตุเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ของสังคมของการทำงานของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจว่าทำงานล่าช้า จนมีการเปลี่ยนทีมพนักงานสอบสวนก่อนรวบรวมพยานหลักฐานที่
เกี่ยวข้องกับคดีทั้งหมด จนสามารถส่งสำนวนฟ้องต่อศาลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยจำเลย
ยอมรับสารภาพเพียง 3 ข้อหา ประกอบด้วย ขับรถโดยประมาท, ขับรถด้วยความเร็ว, และขับรถโดย
ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ส่วนข้อหาเมาแล้วขับจำเลยให้การปฏิเสธคดี ศาลพิเคราะห์แล้วเห็นว่า
พยานโจทก์ให้การขัดแย้งในเรื่องการเจาะเลือดจำเลยในวันเกิดเหตุ ไม่อาจฟังได้ว่า จำเลยมีความผิด
ในข้อหาเมาสุรา ภายหลังจากพนักงานสอบสวนส่งสำนวนมาให้ รพ.สมิติเวช ทำการเจาะเลือดเพื่อ
หาสารเสพติด ในสำนวนไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าสำนวนการสอบสวนทำขึ้นเมื่อใดจึงไม่ชอบด้วย
กฎหมายเนื่องจากไม่มีหลักฐานการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทันทีที่เกิดเหตุ จึงยกประโยชน์ให้จำเลย⁴
ดังนั้นจากปัญหาดังกล่าวเห็นควรมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมให้มีประเด็นด้านการแจ้งสิทธิตาม
มาตรา 142 เพื่อให้ผู้ต้องหาได้รับการแจ้งสิทธิกรณีที่จะต้องรับโทษ ในกรณีที่มีการปฏิเสธการ
ตรวจวัดแอลกอฮอล์ เพื่อให้เป็นไปตามหลักสากล และตามกฎหมายหลักสิทธิมนุษยชนที่ประเทศไทย
ได้ลงนามให้สัตยาบันไว้ ฉะนั้นเรื่องนี้ต้องมีกฎหมายออกมาบังคับให้ชัดเจน ซึ่งจะแก้ปัญหาได้
ทั้งหมด

⁴ มติชนออนไลน์. (2559). *คืบหน้าคดีเบนซ์พุ่งชนท้ายรถยนต์ฟอร์ด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.matichon.co.th/news/376634>. [2561, 20 เมษายน].

2) ในส่วนของอัตราโทษกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดของประเทศไทย ถือว่ามีอัตราโทษที่รุนแรงน้อยเมื่อเทียบกับต่างประเทศ กล่าวคือ สหรัฐอเมริกา มีโทษพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 180 วัน สหราชอาณาจักร มีโทษ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-36 เดือน ปรับร้อยละ 150 ปอนด์ ถึงร้อยละ 150 ของรายได้ต่อสัปดาห์ สาธารณรัฐสิงคโปร์มีโทษปรับ 1,000-5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี มีโทษปรับ จำคุก และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ สำหรับประเทศไทยมีเพียงอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท คิดมาแล้วขับขี่จึงมีแนวโน้มไม่ดีขึ้น ตามที่กำหนดไว้ใน “มาตรา 157/1 วรรคแรก ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ทำให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตาม มาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ทำให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตาม มาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท” ซึ่งจากบทกฎหมายกำหนดไว้เพียงแต่โทษปรับ แต่ไม่มีโทษจำคุก ผู้ขับขี่จึงไม่เคารพบทกฎหมาย ทำให้มีคดีเกิดมากขึ้น เห็นได้จากสถิติของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2561 เกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมามีการเกิดอุบัติเหตุ 3,841 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 423 คน ผู้บาดเจ็บ 4,005 คน หากเทียบกับสถิติมาแล้วขับขี่ในช่วง ปีใหม่ พ.ศ. 2560 มีการเกิดอุบัติเหตุ 3,919 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 478 คน บาดเจ็บ 4,128 คน ทั้งนี้ พบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาสุรา ร้อยละ 43.66 ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 25.23⁵

3) การดื่มแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกรณีมาแล้วขับขี่จึงเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายของประเทศจะต้องให้ความสำคัญมากขึ้น หากพิจารณาถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาแล้วขับขี่ของประเทศไทยพบว่าส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมายโดยผู้ที่ถูกจับกุมร้อยละ 90 ยอมรับได้กับโทษรอลงอาญา⁶ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยังอาศัยช่องว่างของกฎหมายในการปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลกรณีถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดส่งผลให้มีการกระทำผิดซ้ำอยู่เป็นประจำและที่สำคัญคือการขาดฐานข้อมูลด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาถึงกฎหมายจราจรของประเทศต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีปฏิเสธการวัดแอลกอฮอล์ว่ามีรายละเอียดเป็นอย่างไรมีบทลงโทษแตกต่างกันหรือไม่อย่างไรรวมถึงการศึกษาเปรียบเทียบตามกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537)

⁵ ข่าวไทยพีบีเอส. (2561). *กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยสรุปคดีมาแล้วขับขี่*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://news.thaipbs.or.th/content/269071>. [2561, 20 เมษายน].

⁶ ไหวพจน์ คุลาชัย. (2555). *การบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วขับขี่ในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย*. โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ. หน้า 3.

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ “ถือว่าเมาสุรา” โดยกฎกระทรวงดังกล่าวบัญญัติขึ้น โดยถือความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์กับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ

เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ตามมาตรา 160 ตรี “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”ซึ่งในประเด็นดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหาความไม่เคารพกฎหมายเนื่องจากการไม่มีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ให้สัมพันธ์กับสัดส่วนของการได้รับโทษ เหมือนเช่นในต่างประเทศได้มีการใช้มาตรการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้สำหรับการรับผิดข้อหาเมาแล้วขับ ในการต้องรับโทษตามมาตรา 160 ตรีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ไม่ได้มีการกำหนดอัตราโทษไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจนว่าปริมาณแอลกอฮอล์เท่าใดจึงจะได้รับโทษปริมาณเท่าใดจึงจะเหมาะสม

แม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยแม้จะมีกฎหมายลงโทษผู้ขับรถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ซึ่งถือเป็นอัตราโทษที่สูง แต่เมื่อนำมาบังคับใช้กลับเป็นกฎหมายที่นำมาบังคับใช้ได้อย่างไม่มีประสิทธิภาพ หากเปรียบเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง แม้ว่ากฎหมายจะมีบทบัญญัติลงโทษผู้ขับรถขณะเมาสุราต้องจำคุกก็ตาม แต่ความเป็นจริงศาลมักมีดุลพินิจลงโทษผู้กระทำความผิดเพียงแค่ปรับและรอการลงอาญาเท่านั้น จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของประเทศไทย ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนั้นควรมีการกำหนดอัตราโทษไว้ในกฎหมายให้ชัดเจนว่าหากตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ได้ระดับใด จึงได้รับโทษปริมาณเท่าใดจึงจะเหมาะสมกับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจวัดได้

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักการ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ตามกฎหมายของต่างประเทศและไทย
3. เพื่อศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ปัจจุบันพบว่ามีกรณีกระทำความผิดที่เกิดจากการขับขีรถในขณะที่เมาสุราเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ถึงแม้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีการกำหนดอัตราโทษสูงสุดไว้แล้วก็ตาม แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุยังไม่ลดลงเนื่องจากผู้ขับขี่ไม่มีความเคารพเกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมายที่มีอยู่ และบทลงโทษยังไม่ได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับการกระทำความผิด และยังคงมีปัญหาอยู่หลายประการไม่ว่าจะเป็นปัญหาการไม่แจ้งสิทธิให้แก่ผู้ขับขี่กรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ปัญหาการกำหนดอัตราโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์และปัญหาการกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและจำนวนครั้งที่กระทำความผิดกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 142 มาตรา 157/1 และมาตรา 160 ตรี เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา การป้องกันเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีดังกล่าวได้

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายมาตรการทางกฎหมายรวมถึงแนวทางการปฏิบัติของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตามกฎหมาย รวมถึงบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับกรณีการดำเนินคดีกับผู้ดื่มสุราในขณะที่ขับขี่ทั้งกฎหมายไทยและสหรัฐอเมริกา, สหราชอาณาจักร, สาธารณรัฐสิงคโปร์ และสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อให้ทราบเป็นแนวทางและค้นหามาตรการหรือหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการควบคุมการเมาแล้วขับเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นช่องทางหนึ่งให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการปรับปรุงความเหมาะสมและความครอบคลุมของกฎหมายเพื่อการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary research) โดยศึกษาจาก หนังสือภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ คำบรรยาย บทความ รายการวิจัย วิทยานิพนธ์ รายงานการประชุม คำพิพากษาศาลฎีกา รวมทั้งการสืบค้นข้อมูลเอกสารทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องทางอินเทอร์เน็ต เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวบทของกฎหมาย เอกสารทางราชการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนบทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ รวมถึงการรวบรวมข้อมูลสถิติคดีมาแล้วจากหน่วยงานราชการ และวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดให้ทราบถึงความเหมาะสมและความครอบคลุมของกฎหมายเพื่อการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สอดคล้องกับการคุ้มครองและรับรองสิทธิตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร และสอดคล้องกับหลักสากล สรุปปัญหาในการศึกษา และหาข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงระบบกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการมาแล้วจับ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบและเข้าใจแนวคิด ทฤษฎี หลักการ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์
2. เพื่อให้ทราบและเข้าใจมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ตามกฎหมายของต่างประเทศและไทย
3. เพื่อทราบแนวทางการแก้ไขปัญหากับบทลงโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์

1.7 คำนิยามศัพท์เฉพาะ

มาแล้วจับ หมายความว่า การจับรถในขณะที่ร่างกายมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อันเป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พุทธศักราช 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

การตรวจวัดแอลกอฮอล์ หมายความว่า การวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีตรวจเป่าแอลกอฮอล์จากลมหายใจ การเจาะเลือด หรือ ตรวจปัสสาวะจากผู้ต้องสงสัยว่ามีอาการมาแล้วจับรถ