

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นอยู่คู่กับสังคมไทยมานานจนกลายเป็นเรื่องปกติซึ่งจะพบเห็นได้ตามงานสังสรรค์ งานรื่นเริงต่าง ๆ ที่ต้องมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งของงานเสมอ แต่เครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นเมื่อดื่มเข้าไปแล้ว จะมีผลต่อการทำงานของสมอง ก่อให้เกิดอาการต่าง ๆ ตามมา ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามระดับปริมาณของแอลกอฮอล์ที่ร่างกายได้รับ เช่น เสียการทรงตัว ปวดศีรษะ เป็นต้น และหากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำเป็นระยะเวลานานนั้น จะส่งผลกระทบต่อสมองในระยะยาว ทำให้สมองหดตัวลง¹ อีกทั้งแอลกอฮอล์ยังส่งผลกระทบต่อสมองส่วนหน้า ซึ่งเป็นสมองส่วนที่ควบคุมสติและการตัดสินใจ เป็นเหตุให้การตัดสินใจและการตอบสนองต่อสิ่งเร้าได้ช้าลงกว่าคนปกติทั่วไป

ปัญหาความสูญเสียที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นเกิดจากการขาดสติสัมปชัญญะเนื่องจากอาการมึนเมา ซึ่งความสูญเสียที่สามารถพบเห็นได้บ่อยที่สุดคือการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน อันเกิดจากการเมาสุรา หากพิจารณาจากสถิติคดีการจราจรทางบกตามสถิติของศาลยุติธรรม ที่ได้สรุปยอดสถิติการขับรถขณะเมาสุรา ในช่วง 7 วันอันตราย ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2565 พบว่ามีคดีเมาแล้วขับที่ขึ้นสู่ศาล 15,280 คดี จากคดีจราจรทั้งสิ้น 15,854 คดี โดยคดีเมาแล้วขับคิดเป็น ร้อยละ 94.76 จากคดีทั้งหมด เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบปริมาณคดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เข้าสู่การพิจารณาพิพากษาของศาลชั้นต้นทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564 ในกลุ่มศาลอาญา ศาลจังหวัด และศาลแขวง ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 9,452 คดี พบว่าปริมาณคดีในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 นี้ เพิ่มขึ้นถึง 6,402 คดี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 67.73² จะเห็นได้ว่าแม้ว่าหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง จะได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่ยังกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อที่จะลดปัญหาขับรถ

¹ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2562). *เอกสารวิชาการชุดแอลกอฮอล์และสมอง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://resourcecenter.thaihealth.or.th/media/QW57> [2562, 10 มิถุนายน]

² ไทยโพสต์. (2565). *เคยสถิติคดีช่วง 7 วันอันตรายปีใหม่ 'เมาแล้วขับ' อันดับ 1 'อุบลฯ-โคราช' สูงสุด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thaipost.net/x-cite-news/59225/> [2565, 30 พฤศจิกายน]

ขณะเมาสุรา รวมไปถึงยังมีเครือข่ายภาคประชาชนที่ได้ร่วมกันรณรงค์การเมาไม่ขับในหลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดพื้นที่เฝ้าระวัง การรณรงค์ในช่วงเทศกาลก็ตาม แต่ก็ยังไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมรถชนขณะเมาสุราได้

จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนั้น คดีขับรถชนขณะเมาสุรายังมีจำนวนมาก และเป็นปัญหาหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนท้องถนนที่รุนแรง ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นในบางกรณีนั้น ก็ไม่สามารถที่จะเยียวยาแก้ไขให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้อีก เช่น ความเสียหายต่อชีวิต หรือต่อร่างกายที่ถึงขั้นพิการ เป็นต้น ซึ่งปัญหาการขับรถชนขณะเมาสุรานี้ เกิดขึ้นและอยู่คู่กับสังคมไทยมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่มีมาตรการหรือวิธีการใดๆ ที่จะสามารถนำมาแก้ไขหรือลดปัญหาดังกล่าวนี้ลงไปได้

โดยในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถชนขณะเมาสุรานี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนเอาไว้ คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท ต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดฐานขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ซึ่งเป็นการเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิด โดยมีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2550 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ รวมไปถึงให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากการขับรถชนขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นดังกล่าว เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษสูงขึ้นเป็น ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดนั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากเป็นกรณีที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่สองปีถึงหกปี หรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากการขับรถชนขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นดังกล่าว นั้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะเห็นได้ว่า โทษที่พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้กำหนดขึ้นใหม่นั้น มีการเพิ่มโทษทั้งในส่วนโทษจำคุกและโทษปรับ รวมถึงเพิ่มมาตรการอื่นที่ไม่ใช่โทษทางอาญา ได้แก่ การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่แม้จะมีการเพิ่มเติมบทลงโทษทางอาญาแก่

ผู้กระทำความผิดฐานขับขีรตขณะเมาสุราดังกล่าวตามข้างต้นแล้วก็ตาม แต่ในเรื่องของการลงโทษผู้กระทำความผิดมาแล้วขับนั้น ส่วนใหญ่ในการพิพากษาคัดสินลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดโทษจำคุกจะให้หรือลงอาญาเอาไว้ ดังนั้น แม้จะมีการเพิ่มโทษจำคุกกรณีที่ผู้ขับขีรตขณะเมาสุรามาจากเดิมจำคุกไม่เกินสามเดือน เป็นจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ก็ไม่มีผลเป็นการขับขีรตผู้กระทำความผิดได้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดฐานไม่ได้ถูกจำคุกเพื่อให้เกิดความเกรงกลัว ซึ่งในความผิดฐานเมาแล้วขับก็เคยปรากฏกรณีที่ศาลตัดสินให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษจำคุกโดยไม่รอลงอาญา แต่ก็มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นเมื่อเทียบกับปริมาณคดีเมาแล้วขับที่เกิดขึ้น จึงจะเห็นได้ว่าอัตราโทษในความผิดฐานเมาแล้วขับในปัจจุบันไม่สามารถขับขีรตผู้กระทำความผิดได้

จากประเด็นปัญหาที่ได้กล่าวมาข้างต้นนำไปสู่ประเด็นศึกษาวิจัยในครั้งนี้ภายใต้หัวข้อเรื่อง “ปัญหาในการกำหนดโทษและการทดสอบผู้ขับขีรตขณะมีเมามาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522”

ประเด็นปัญหา

- 1) ปัญหาในการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตขับขีรตกรณีเคยกระทำความผิดฐานขับขีรตขณะมีเมามา
- 2) ปัญหาการทดสอบผู้ขับขีรตถึงความมีเมามา
- 3) ปัญหาการควบคุมป้องกันผู้กระทำความผิดฐานขับขีรตขณะมีเมามา มิให้กระทำความผิดซ้ำ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งใจศึกษาเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาในการกำหนดโทษและการทดสอบถึงความมีเมามาของผู้ขับขีรตต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการใช้บังคับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและหลักเกณฑ์การกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขับขีรตขณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขีรตตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขับขีรตขณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขีรตตามกฎหมายต่างประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายไทย

4. เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขั้บรณชณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นมีการกำหนดโทษเอาไว้เพียงจำคุกและปรับ และเมื่อใช้บังคับจริง ศาลพิพากษาให้โทษจำคุกนั้นรอกการลงโทษเอาไว้เป็นส่วนใหญ่ และแม้จะพิพากษาให้ต้องโทษจำคุกจริง ก็ยังไม่สามารถทำให้ผู้กระทำความผิดนั้นเกรงกลัวได้ และยังไม่มีความมาตรการทางกฎหมายใดที่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งมาตรการการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น กำหนดการตรวจวัดไว้เพียง 3 วิธี คือ ตรวจวัดลมหายใจ ตรวจวัดจากปัสสาวะ และตรวจวัดจากเลือด โดยกำหนดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ว่า หากเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา ซึ่งไม่ใช่การตรวจวัดสมรรถภาพในการขับขี้ที่แท้จริงของผู้ขับขี้ จึงไม่ครอบคลุมกรณีที่ผลการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี้ไม่เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด แต่ตัวผู้ขับขี้นั้นไม่มีสมรรถภาพพอที่จะขับขี้รถได้ จึงไม่สามารถที่จะป้องกันไม่ให้เกิดการขับขี้รณชณะมีนเมาได้

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งเน้นศึกษาวิจัยถึงแนวคิด ทฤษฎีและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขั้บรณชณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี้ โดยจะทำการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายทั้งระหว่างประเทศ กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย เพื่อให้ได้แนวทางการกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขั้บรณชณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี้ที่ครอบคลุมยิ่งขึ้น

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยนี้ ผู้เขียนจะทำการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ที่ได้จากการรวบรวมค้นคว้า อันได้แก่ หนังสือ ตำรา ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ บทความเชิงวิชาการ คำพิพากษาของศาล เอกสารอื่น ๆ

ที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลในห้องสมุดของสถาบันการศึกษาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่ปรากฏอยู่บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้ได้ ข้อสรุปและแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการใช้บังคับพระราชบัญญัติจราจรทางบก.พ.ศ.2522
2. เพื่อให้ทราบแนวคิด ทฤษฎีและหลักเกณฑ์การกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญา เกี่ยวกับความผิดฐานขับรถขณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. เพื่อให้ทราบถึงข้อเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบ และโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขับรถขณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี่ตามกฎหมายต่างประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายไทย
4. แนวทางในการแก้ไขปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาเกี่ยวกับความผิดฐานขับรถขณะเมาสุรา และการทดสอบสมรรถภาพผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522