

มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดความผิดจากปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่  
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

วรารณ รอดเจริญ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2563

**Legal Measures for Determining Alcohol Content in Drivers under the  
traffic Act of Thailand**

**Waraporn Rodcharoen**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University**

**2020**



## ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อวิทยานิพนธ์      มาตรการในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

เสนอโดย                      นางสาววราภรณ์ รอดเจริญ

สาขาวิชา                      นิติศาสตร์


หมวดวิชา                      กฎหมายทางการแพทย์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์      ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี วรรณกัณฑ์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว




  
.....ประธานกรรมการ  
(อาจารย์ ดร.นายแพทย์ไพโรจน์ บุญศิริคำชัย)

  
.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี วรรณกัณฑ์)

  
.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท)

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ รับรองแล้ว

  
.....คณบดีคณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตน์ชื้อสกุล)

วันที่  เดือน  พ.ศ. 

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก
ชื่อผู้เขียน	นางสาววารภรณ์ รอดเจริญ
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธาณี วรรณทร์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2562

### บทคัดย่อ

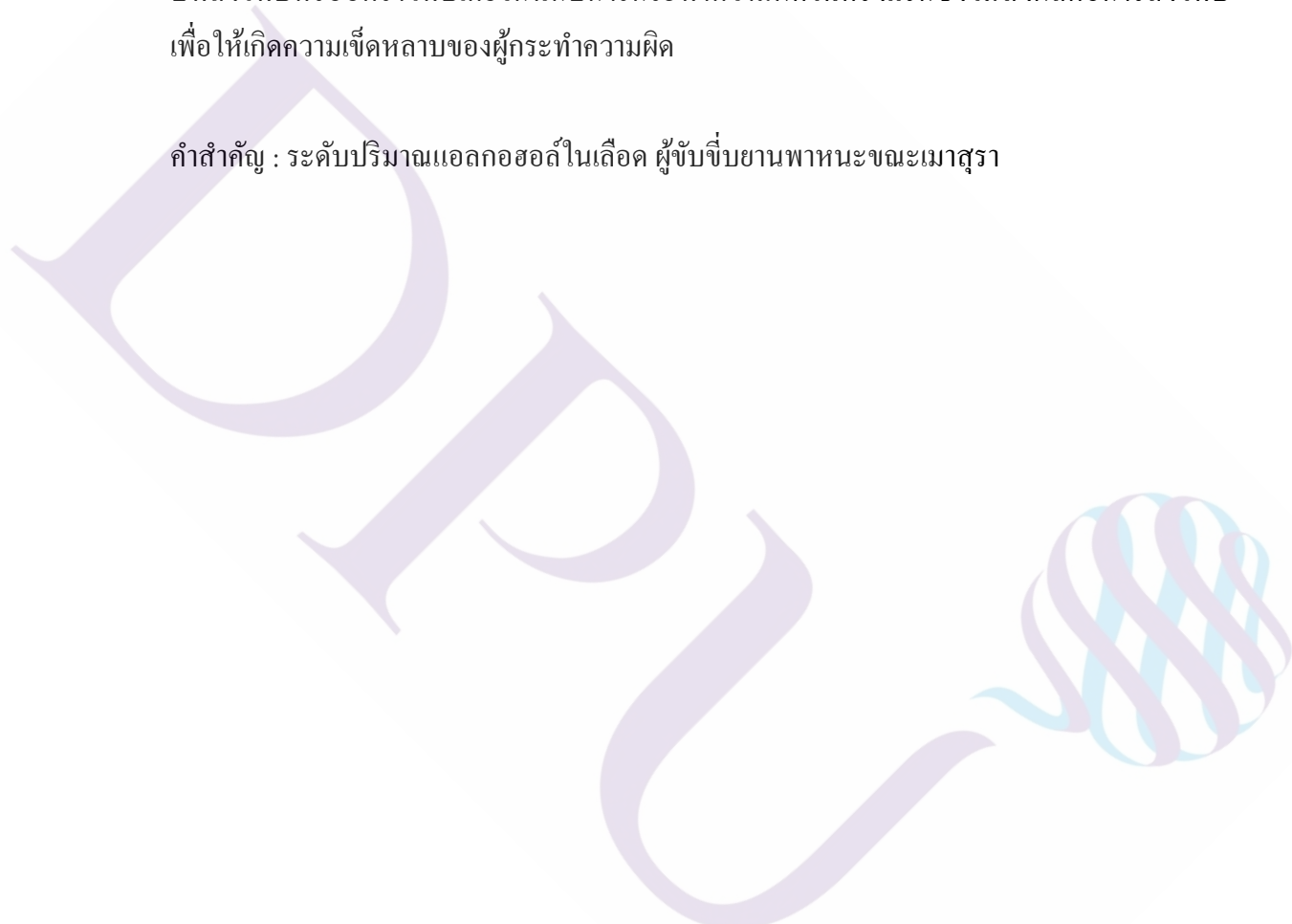
การเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีสาเหตุอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา ซึ่งเป็นปัญหาหลักที่ประเทศไทยตระหนักถึงความสำคัญในการค้นหามาตรการแก้ไข เพื่อป้องกันและลดจำนวนอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ตามที่ได้กำหนด กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมี การแก้ไขระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีความผิดซึ่งผู้กระทำขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา กำหนดเป็น 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ ดังนี้ ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปี บริบูรณ์ ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาต ขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูก พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งให้เหตุผลที่ว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลง ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่ เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มีความสามารถในการควบคุม ยานพาหนะลดลงได้ ทั้งนี้จึงเห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย มุ่งพิจารณาถึงการ กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นปัจจัยสำคัญใน การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงทำการศึกษา ค้นคว้า และวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงวิทยาศาสตร์ เกี่ยวกับผลกระทบทางด้านร่างกายและสมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะ ในขณะที่ร่างกายมี ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับต่าง ๆ นอกจากนี้ได้มีการศึกษาเปรียบเทียบถึงมาตรการทาง กฎหมายและแนวทางปฏิบัติตามบทบัญญัติทางกฎหมายของทั้งในประเทศไทยรวมถึงของ ต่างประเทศ เพื่อค้นหาความแตกต่างซึ่งอาจสามารถใช้เป็นข้อมูลส่วนหนึ่งในการกำหนด แนว ทางการพัฒนาและแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ใน



เลือดอันเป็นความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราให้มีความเหมาะสมกับการบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติ เพื่อแก้ไขปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราอย่างมีประสิทธิภาพ และเสนอแนวทางในการกำหนดความผิดจากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบสำหรับการกำหนดโทษ เพื่อแก้ไขปัญหาผู้ขับขี่ซึ่งมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทั้งในปริมาณที่น้อยหรือมาก หรือในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำในฐานความผิดเดิม โดยพิจารณาการกำหนดโทษด้วยบทลงโทษหรืออัตราโทษเดียวกันกับการกระทำความผิดในครั้งแรกซึ่งไม่ส่งผลต่อการลงโทษเพื่อให้เกิดความเจ็บทรมานของผู้กระทำความผิด

คำสำคัญ : ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา



Thesis Title	Legal Measures for Determining Alcohol Content in Drivers under the traffic Act of Thailand
Author	Miss Waraporn Rodcharoen
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Thanee Vorapatr
Department	Law
Academic Year	2019

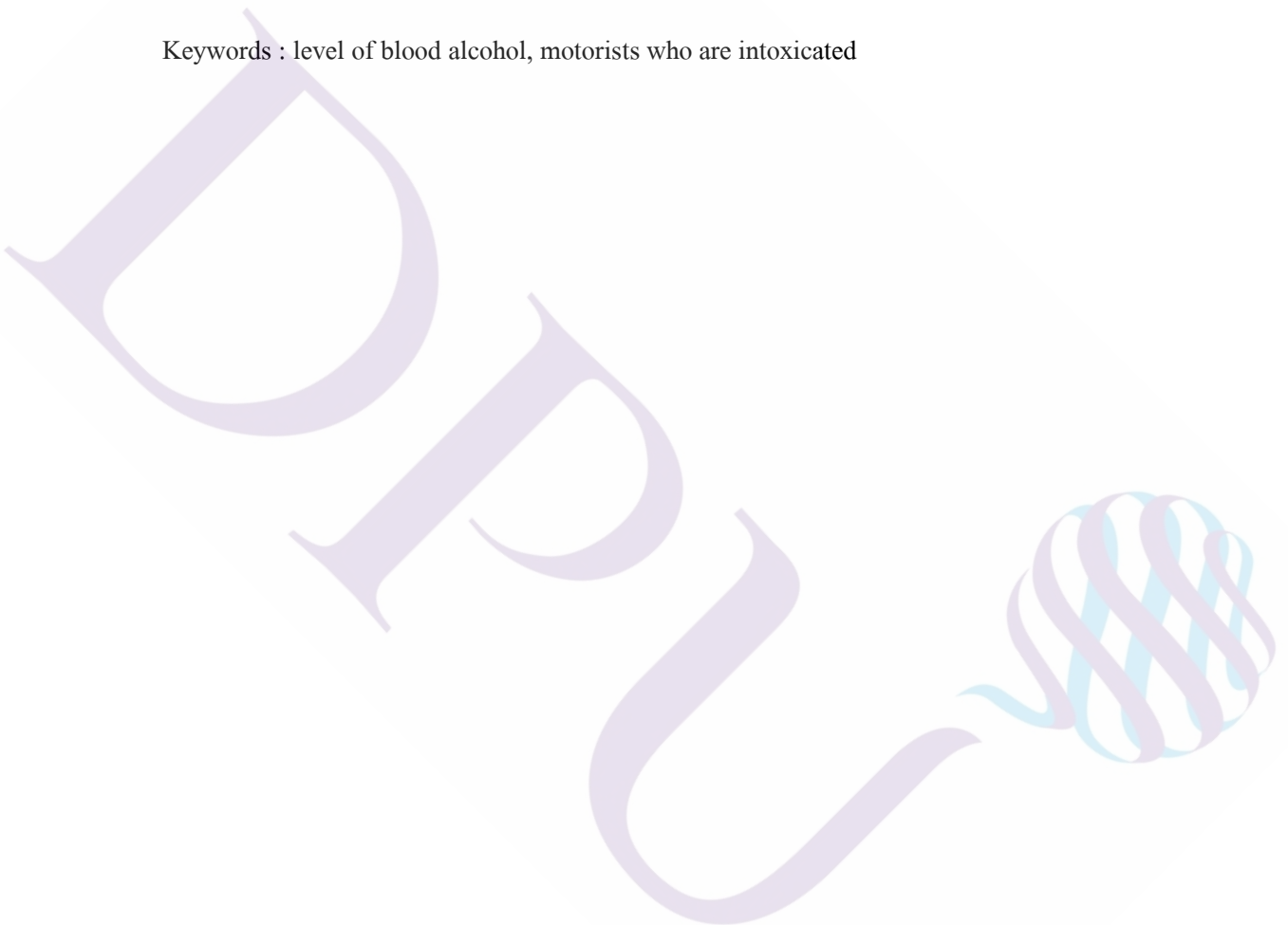
### ABSTRACT

Road accidents are caused by motorists who are intoxicated, which is the main problem that Thailand is aware of in finding measures to prevent and reduce the number of road accidents. The objective of this thesis is to study legal measures for determining the level of alcohol content in drivers as stipulated in the Ministerial Regulation No. 21 (B.E. 2560) issued under the Road Traffic Act 1979. The Ministerial Regulation have amended the level of alcohol in the blood in cases of offenses determined by motorists while drunk for 4 types of drivers as follows: A driver who is under twenty years of age, a driver who has received a temporary driving license under the law on cars, a driver with a driving license for other types of vehicles that are not interchangeable, and Driving without a driving license or being suspended or revoked. The Ministerial Regulation gives the reason that the amount of alcohol in the blood causes the effectiveness of vehicle control. Young drivers or inadequate driving experiences, even with a small amount of alcohol in the blood, can reduce the ability to control a vehicle. Therefore, it can be seen that the law of Thailand focuses on determining the level of blood alcohol in the case of motorists who are intoxicated as an important factor in preventing road accidents.

The author then conducts research and scientific analysis on the effects of physical and motor vehicle performance while the body's blood alcohol levels are at various levels. In addition, a comparative study of legal measures and guidelines in accordance with the legal provisions of both Thailand and overseas, in order to find differences, which may be able to be used as a part of formulating development guidelines and Amendments to legal measures to determine the level of alcohol in the blood, which is an offense for driving a vehicle while intoxicated with the enforcement of the law in practice. All of this is to solve problems and prevent road accidents caused by motorists who are intoxicated effectively and propose guidelines

for determining offenses from the level of alcohol in the blood detected for imposing penalties and resolve the driver whose alcohol level in the blood exceeds the amount required by law, both in small or large quantities, or in the case that the offender has repeatedly committed the same offense. The determination of the punishment shall be based on the same penalty or penalty rate as the first offense which does not affect the punishment so as to result in the allegations of the offender.

Keywords : level of blood alcohol, motorists who are intoxicated



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจากหลายบุคคล โดยผู้เขียนขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.ไพโรจน์ บุญศิริคำชัย ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท กรรมการวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี วรรณนารถ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ที่ให้ความกรุณาตลอดเวลาให้คำแนะนำ องค์กรความรู้ และแนวทางการค้นคว้า เพื่อแก้ไขและเพิ่มเติมให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์

ผู้เขียนขอขอบพระคุณอาจารย์จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ ผู้คอยให้คำปรึกษา ให้แนวทางการค้นคว้ากฎหมายต่างประเทศ และขอขอบคุณหัวหน้าและเพื่อนร่วมงานของผู้เขียน สำหรับกำลังใจ และการสนับสนุนตลอดระยะเวลาที่จัดทำวิทยานิพนธ์

และสุดท้ายผู้เขียนขอขอบพระคุณบิดา มารดา และน้องชายของผู้เขียน อันเป็นบุคคลที่สำคัญยิ่งของผู้เขียน เป็นผู้ที่คอยให้กำลังใจ และให้การสนับสนุนผู้เขียนในทุก ๆ ด้านมาโดยตลอด

ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจ ซึ่งหากมีข้อผิดพลาด หรือข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับแต่เพียงผู้เดียว

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฅ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	๗
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
<b>บทที่</b>	
1. บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	6
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด	
กรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา.....	8
2.1 ทฤษฎีและความสัมพันธ์ของระดับปริมาณแอลกอฮอล์กับความสามารถ	
ในการขับขี่ยานพาหนะ.....	8
2.2 แนวคิดและทฤษฎีการใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาในสังคม.....	36
2.3 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร.....	43
2.4 แนวคิดและหลักการของการกระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะ	
เมาสุรา.....	50
2.5 มาตรการทางกฎหมายของไทยเกี่ยวกับการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์	
ในเลือด.....	60
3. มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเกี่ยวกับการกำหนดปริมาณ	
แอลกอฮอล์ในเลือด.....	67

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.1 มาตรการทางกฎหมายประเทศอังกฤษ.....	67
3.2 มาตรการทางกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา.....	77
3.3 มาตรการทางกฎหมายประเทศเวียดนาม.....	89
3.4 มาตรการทางกฎหมายประเทศออสเตรเลีย.....	92
4. วิเคราะห์และเปรียบเทียบการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและ มาตรการในการลงโทษกรณีจับผู้จำหน่ายขณะเมาสุรา.....	99
4.1 ปัญหาและการวิเคราะห์การลดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่.....	99
4.2 การกำหนดมาตรการการลงโทษให้เหมาะสมกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ	106
4.3 มาตรการเสริม.....	111
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	116
5.1 บทสรุป.....	116
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	118
บรรณานุกรม.....	122
ประวัติผู้เขียน.....	127

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 แสดงข้อมูลสถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก ที่วราชนาณาจักร พ.ศ. 2549 - 2558.....	2
1.2 แสดงความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับ โอกาสเกิดอุบัติเหตุ จราจร.....	4
2.1 แสดงปริมาณแอลกอฮอล์ที่ผสมในเครื่องดื่มแต่ละประเภท.....	11
2.2 แสดงประเภทบุคคลที่มีและไม่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ.....	13
2.3 แสดงลักษณะบุคคลที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ.....	15
2.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix) .....	20
2.5 แสดงผลต่อสมองส่วนกลางที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดต่างๆ.....	26
2.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด และโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจร.....	35
2.7 แสดงอัตราโทษของการ “เมาแล้วขับ” ของประเทศไทย	64
3.1 แสดงกฎหมายของประเทศอังกฤษ มีการกำหนดอัตราโทษของกรณี “เมา แล้วขับ” ไว้ดังรายละเอียดในตาราง.....	76
3.2 แสดงการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .08 - .099%.....	84
3.3 แสดงการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .10 - .159%.....	85
3.4 แสดงการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .16% หรือสูงกว่า.....	86
3.5 แสดงอัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ.....	87
3.6 แสดงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศ เวียดนาม.....	90
3.7 แสดงบทลงโทษผู้ขับขี่ขณะมีเมามาในประเทศไทยเวียดนาม.....	91
3.8 แสดงบทลงโทษสำหรับความผิดครั้งแรกที่กระทำในหรือหลังวันที่ 30 เมษายน 2018.....	95



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 “ดื่มเหล้าได้...” จากคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ได้ให้ข้อมูลความรู้ ปริมาณแอลกอฮอล์จำนวนเท่าใด ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และ ส่งผลกระทบต่ออวัยวะในร่างกาย.....	27
4.1 อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลจาก WorldAtlas.com.....	100



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีส่วนทำให้ผู้เสียชีวิตมากกว่า 3 ล้านคนทั่วโลกในแต่ละปีและมากกว่า 5% ของภาระโรคและการบาดเจ็บทั่วโลกตามรายงานล่าสุดของ WHO Global Status Report (GSR) เรื่องแอลกอฮอล์และสุขภาพในปี 2018 การบริโภคแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยเสี่ยงอันดับที่เจ็ดสำหรับการเสียชีวิตและความพิการก่อนวัยอันควรของผู้ที่มีอายุ 15 ถึง 49 ปี และตาม GSR ประมาณ 2.3 พันล้านคนเป็นนักดื่มแอลกอฮอล์ในปัจจุบัน แต่การบริโภคแตกต่างกันไปตามภูมิภาค มากกว่าหนึ่งในสี่ (27%) ของเด็กอายุ 15 ถึง 19 ปีทั้งหมดเป็นนักดื่มปัจจุบันโดยมีอัตราการดื่มสูงที่สุด แนวโน้มและการคาดการณ์ในปัจจุบันชี้ไปที่การเพิ่มขึ้นของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั่วโลกต่อหัวในอีก 10 ปีข้างหน้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งประกอบไปด้วยประเทศไทย

สังคมประเทศไทยมองเรื่องการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมแอลกอฮอล์ว่าเป็นเรื่องธรรมดาและมีมาช้านาน จะเห็นได้จากการพบปะสังสรรค์ งานเลี้ยงฉลองและเทศกาลงานประเพณีวัฒนธรรมของต่างๆของไทย แทบทุกงานจะต้องมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือแม้แต่การดื่มโดยเอายาหรือสมุนไพรมาผสมหรือดองกับสุรา เชื่อว่าช่วยบำรุงร่างกาย บำรุงโลหิต รักษาอาการปวดเมื่อย ทำให้เจริญอาหาร ที่ความจริงแล้วส่วนผสมของแอลกอฮอล์ในขนาดอนั้นมีค่อนข้างสูง ดังนั้นการดื่มขนาดนั้นก็คือการดื่มสุรานั้นเอง สถานการณ์การการดื่มแอลกอฮอล์ในปัจจุบันมีความน่าเป็นห่วงจำนวนนักดื่มมีเพิ่มมากขึ้น โดยจำนวนผู้บริโภคหรือนักดื่มในปัจจุบันที่เพิ่มขึ้นนั้นไม่ได้มีแค่เพศชาย แต่ผู้หญิงก็มีจำนวนมากขึ้นด้วยเช่นกัน โดยอาจเลือกที่จะมาพบปะสังสรรค์ด้วยการดื่มแอลกอฮอล์เป็นจำนวนมากขึ้นไม่ต่างกับผู้ชาย อีกทั้งแนวโน้มว่าผู้ดื่มทั้งผู้ชายและผู้หญิงจะมีอายุลดน้อยลงเรื่อยๆ ช่วงอายุของนักดื่มในปัจจุบันมีจำนวนมากขึ้นในกลุ่มนักดื่มอายุน้อยและมีเยาวชนหรือนักดื่มที่อายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์เพิ่มมากขึ้น โดยการดื่มอาจจะเริ่มจากการอยากทดลอง เพื่อนชักชวน การสังสรรค์สนุกสนานของวัยนักเรียน นักศึกษา รวมไปถึงการลดหย่อนความเข้มงวดของสถานบริการ โดยสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปัจจุบันมีเพิ่มมากขึ้นหาบริโภคได้ง่ายและเอื้ออำนวย ไม่ได้มีเพียงในธุรกิจสถานบริการบันเทิงยามค่ำคืนที่

รองรับนักดื่มเท่านั้น ร้านอาหารก็ถูกปรับปรุงรูปแบบร้านบรรยากาศเพื่อตอบสนองและดึงดูดผู้บริโภคนักดื่ม หรือผู้ที่จะมาพบปะสังสรรค์กันมากขึ้น หรือแม้แต่จำนวนที่เพิ่มขึ้นของธุรกิจตลาดกลางคืนแหล่งซื้อขายของกินของใช้ที่ปะปนไปด้วยร้านบริการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีจำนวนไม่น้อยเช่นกัน นอกจากนี้สื่อช่องทางโฆษณาในปัจจุบันก็มีมากขึ้น ซึ่งนอกจากสื่อออนไลน์ทางอินเทอร์เน็ตโซเชียลมีเดียที่พยายามโฆษณาแฝงแบรนด์เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้ว การโฆษณาเพิ่มยอดขายมายังมาในรูปแบบการจัดงานกิจกรรมต่างๆ ตัวอย่างที่เห็นและมีบ่อย คือ การจัดคอนเสิร์ต ดึงดูดผู้ที่สนใจศิลปินเข้ามาบริโภคและมีการจัดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของแบรนด์นั้นๆ

ตารางที่ 1.1 แสดงข้อมูลสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) ทั่วประเทศ พ.ศ. 2549 – 2558

สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม และ สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ ราชอาณาจักร พ.ศ. 2549 - 2558  
The Situation of Traffic Accident Cause of the Accident by a Person and Environment Causes of the Equipment Used in Driving, Whole Kingdom: 2006 - 2015

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549 (2006)	2550 (2007)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)	2557 (2014)	2558 (2015)
<b>สาเหตุจากบุคคล</b>	<b>34,670</b>	<b>39,652</b>	<b>33,477</b>	<b>36,753</b>	<b>39,733</b>	<b>46,244</b>	<b>45,036</b>	<b>43,193</b>	<b>41,580</b>	<b>43,423</b>
เมาสุรา	5,485	7,759	7,719	9,481	7,641	5,480	3,782	2,645	1,501	1,364
เล่ห์สาร ออกฤทธิ์ ต่อจิตและ ประสาท	24	30	10	37	30	104	18	18	19	38
ไปโรงเรียนหรือทำงาน	23	28	22	24	48	19	22	19	22	23
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	29	40	24	24	56	77	72	61	61	42
ไม่สวมหมวกกันน็อก	505	512	359	458	602	871	841	858	753	581
ไม่ให้สัญญาณจราจร/เลี้ยว/ชะลอ	685	738	353	450	489	548	519	601	433	685
ไม่หยุดรถในช่องทางข้าม	76	115	114	137	96	149	118	110	79	85
ไม่ใช้เลนไฟในเวลาค่ำคืน	131	118	95	115	124	158	148	120	144	142
ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน	984	1,026	1,204	1,602	1,532	1,907	1,852	1,899	2,146	2,155
ไม่เปิดประตูรถผู้โดยสาร	8	18	17	5	8	12	21	13	7	25
ไม่เปิดล็อคกระเบื้องท้าย	3	5	3	3	6	11	4	6	5	5
ขับรถนอกช่องจราจรทาง	100	104	57	88	98	131	119	125	109	98
ขับรถสับใน	328	324	300	344	445	498	560	550	530	614
ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	5,573	6,018	4,550	5,163	6,247	7,402	6,891	7,470	6,971	7,164
ขับรถผิดทางหรือสวนซ้าย	3,864	4,796	3,556	3,607	4,829	5,387	6,666	6,314	6,597	8,140
ขับรถตามกระชั้นชิด	2,934	3,724	3,443	3,399	4,175	5,220	5,245	4,818	4,888	5,997
ขับรถผิดช่องทาง	859	827	718	703	830	1,040	1,102	952	1,031	1,438
ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณ	763	785	729	639	788	874	828	732	732	850
ขับรถรวมเลนเบี่ยงทาง	539	675	635	637	682	918	753	702	693	814
ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย	1,251	1,318	1,074	974	962	1,468	1,397	1,165	988	1,043
ขับรถไม่ชำนาญ	1,371	1,327	1,402	1,626	1,736	2,614	2,390	3,043	3,300	2,985
บรรทุกเกินอัตรา	45	39	28	27	43	39	30	27	39	40
เส้นปอยกระแทกพื้น	6	6	6	6	3	12	6	17	12	12
หยุดรถโดยสารนอกเขต/ป้าย	6	9	13	9	11	12	14	13	8	7
ชะลอ/หยุดรถกระแทกพื้น	424	372	344	284	495	965	867	699	542	571
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณ	55	64	39	55	83	91	66	65	65	81
ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง	36	51	44	32	43	65	56	56	32	91
ฝ่าฝืนป้ายหยุดรถและออกจากทางร่วม/แยก	200	216	167	200	163	424	463	240	147	134
ไม่ขับรถในช่องทางข้อสุด	220	157	156	175	227	305	293	240	327	241
อื่นๆ	8,343	8,451	6,297	6,451	7,441	9,467	9,873	9,815	9,399	7,978

จากตาราง จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกส่วนมากเกิดจากตัวบุคคลเองมีจำนวนมากที่สุด และเกิดจากการกระทำ “เมาแล้วขับ” เป็นอันดับแรก แสดงให้เห็นว่าการดื่มแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในแต่ละปีมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นจำนวนมาก ความเสียหายและการสูญเสียชีวิตที่เป็นผลมาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีให้เห็นอยู่บ่อยครั้งและไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้งเหตุการณ์ความเสียหายหรือการสูญเสียชีวิตมีความรุนแรงมากขึ้น โดยความ

เสียหายหรือการสูญเสียดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นแต่เพียงอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือการก่ออาชญากรรมเท่านั้น แต่อาจเกิดผลโดยตรงจากการบริโภคแอลกอฮอล์ในปริมาณที่มากเกินไปที่ภาวะร่างกายจะรับได้ หรือวิธีการบริโภคที่เร็ว<sup>1</sup> ซึ่งความเสียหายและการสูญเสียไม่ได้เกิดขึ้นกับผู้ดื่มเพียงผู้เดียว ในหลายครั้งหลายเหตุการณ์มักจะมีผู้บริสุทธิ์ตกเป็นเหยื่อได้รับความเสียหายหรือความสูญเสียจากการกระทำมาแล้วจับ และแน่นอนว่าความเสียหายหรือความสูญเสียนั้นย่อมมีผลกระทบต่อครอบครัวหรือคนในครอบครัวด้วย

การลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอันเป็นผลจากการเมาแล้วขับนั้น เป็นปัญหาสำคัญที่ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน องค์กรต่างๆให้ความสำคัญ โดยมีแนวทางหลากหลายรูปแบบ การรณรงค์ จัดทำกิจกรรม โครงการต่างๆเพื่อให้นักดื่มตระหนักและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยการ “ดื่มไม่ขับ” แต่เครื่องมือสำคัญในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและแก้ไขปัญหายังคงหนีไม่พ้นการใช้มาตรการทางกฎหมาย โดยความผิดกรณีเมาแล้วขับของประเทศไทยได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(2) ความว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยประกาศกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดการทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ โดยมี 3 วิธีตามลำดับ ดังนี้ ตรวจวัดลมหายใจ ตรวจวัดจากปัสสาวะ และตรวจวัดจากเลือด ซึ่งประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 ได้กำหนดว่าหากทำการทดสอบแล้วพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับ (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ให้ถือว่าบุคคลนั้น “เมาสุรา” ซึ่งแต่เดิมกำหนดเพียงปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์<sup>2</sup> โดยการแก้ไขนี้มีวัตถุประสงค์การลด

<sup>1</sup> วันที่ 29 มิถุนายน 2562 นายสุวัชรพงษ์ ร่วมแข่งขันดื่มเบียร์ในสถานบันเทิงแห่งหนึ่งในจังหวัดเพชรบุรี มีการจัดแข่งดื่มเบียร์ 1 เข็ยอก โดยหลังจากดื่มเบียร์หมดเข็ยอกได้ล้มฟุบลงไปกับพื้นทันที ได้ทำการปั้มหัวใจแต่เสียชีวิตไว้ไม่ได้

<sup>2</sup> ดูกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 3 ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอันเป็นผลจากการเมาแล้วขับของบุคคลที่มีอายุน้อย (ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์) หรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ<sup>3</sup>

**ตารางที่ 1.2** แสดงความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับ โอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด(ม.ก.%)	สมรรถภาพในการขับรถ	สมรรถภาพในการขับรถ
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา
50	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 8	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่า
80	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 12	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่า
100	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 15	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 6 เท่า
150	ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 33	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่า
มากกว่า 200	ลดลงเป็นสัดส่วนกับระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	ไม่สามารถวัดได้เนื่องจากควบคุมการทดลองไม่ได้

ที่มา : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

จากตารางที่ 1.2 แสดงให้เห็นว่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดปริมาณ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์แม้เป็นปริมาณที่ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา แต่ก็มีผลต่อร่างกายและอาจมีผลกระทบต่อสมรรถภาพในการขับรถขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ และสภาวะร่างกายของแต่ละคน ซึ่งอาจไม่สอดคล้องว่าผลกระทบนี้จะเกิดขึ้นแค่กับบุคคล 4 ลักษณะ ตามประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ดังกล่าว ทำให้การปรับลดปริมาณแอลกอฮอล์ดังกล่าว ยังขาดความสมเหตุสมผล เนื่องจากการพิจารณาปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้น ขาดการอ้างอิงข้อมูลงานวิจัยที่บ่งชี้ว่า ผู้ขับขี่ 4 ลักษณะนี้ หากมีแอลกอฮอล์ในเลือดแล้วนั้นจะส่งผลให้มีอาการมีเมามากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้อยู่ใน 4 ลักษณะ อีกทั้งการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัม

<sup>3</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522  
หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็ผลทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ สมควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

เปอร์เซ็นต์ มีผลทำให้ความสามารถสมรรถภาพในการจับขี่ยานพาหนะลดลงและมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่า ทำให้การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพในการใช้เป็นมาตรการลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และบทบังคับดังกล่าวยังขาดความบกพร่องในการใช้แก้ไขปัญหาหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้ตระหนักถึงความสำคัญเพื่อลดจำนวนผู้เมาแล้วขับหรือขาดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษ โดยหากเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เช่น ประเทศเวียดนามที่กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อีกทั้งยังมีอัตราโทษเป็นช่วงระดับที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ

ดังกล่าวนี้ จึงเห็นควรที่จะมีการศึกษามาตรการทางกฎหมายหลักกการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังที่ปรากฏใน ประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยแก้ไขให้บังคับใช้ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ กับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคน ประกอบกับการเพิ่มอัตราโทษกรณีตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากผู้ขับขี่พาหนะอันมีลักษณะเป็นขั้นบันไดตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ เพื่อให้บทบัญญัติมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวมีสภาพบังคับที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลและใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างแท้จริง

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาผลกระทบทางด้านร่างกายเมื่อมีแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับต่างๆอันจะส่งผลต่อการละเมิดกฎหมายกรณีจับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา
2. เพื่อศึกษาหลักการและแนวความคิดในการใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาในสังคม
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและระดับความผิดกรณีเมาแล้วขับทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. เพื่อนำผลจากการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและระดับความผิดในการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราที่มีความเหมาะสมมาใช้ในประเทศไทย

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีจับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราของประเทศไทยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ.



2560) ซึ่งมีการแก้ไขปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุไม่เกิน 20 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งถูกวิเคราะห์ว่ามีประสิทธิภาพในการขับขี่ไม่เพียงพอ การแก้ไขดังกล่าวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการลดการเกิดอุบัติเหตุและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน โดยเป็นการนำมาตรการทางกฎหมายมาใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในสังคม ซึ่งการแก้ไขมาตรการดังกล่าวยังขาดความสมเหตุสมผล การแก้ไขปัญหาควรต้องศึกษาข้อมูลเชิงวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับผลกระทบทางด้านร่างกายและสมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะหลังจากดื่มสุรา หรือการมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับต่างๆ เพื่อความเหมาะสมในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและการพิจารณาความผิดในการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา จากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ โดยศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศเพื่อหามาตรการทางกฎหมายที่มีความเหมาะสมสำหรับประเทศไทย

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งเน้นศึกษาแนวคิดและบทบัญญัติทางกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่เป็นความผิดทางกฎหมายและระดับความผิดสำหรับการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดซึ่งใช้บังคับภายในประเทศ โดยศึกษามาตรการทางกฎหมายและแนวทางปฏิบัติตามบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อแสวงหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพที่จะใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง

#### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยวิจัยเอกสาร แนวคำพิพากษาฎีกา บทบัญญัติทางกฎหมาย ตำราวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ และแหล่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต โดยรวบรวม วิเคราะห์ เปรียบเทียบและนำเสนออย่างเป็นระบบ เสนอแนะแนวทางและมีบทสรุปที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแนวทางการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ผิดกฎหมายในกรณีเมาแล้วขับของประเทศไทย

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



1. ทำให้ทราบถึงผลกระทบทางด้านร่างกายและสมรรถภาพในการจับชี่ยานพาหนะเมื่อมีแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับต่างๆอันเป็นการละเมิดกฎหมายกรณีจับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา
2. ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาในสังคม
3. ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและระดับความผิดกรณีเมาแล้วขับทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดความผิดจากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีจับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา



## บทที่ 2

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา

การศึกษาแนวคิดที่มาจากบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดจากการขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราถือเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นมาตรการทางกฎหมายที่นำมาใช้บังคับ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหามีผลกระทบจากการกระทำความผิดดังกล่าว โดยเป็นเครื่องมือสำคัญซึ่งทุกคนในสังคมยอมรับและมีสภาพบังคับให้ปฏิบัติ โดยการขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นการบัญญัติให้การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิด ซึ่งการพิจารณาศึกษาการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอันส่งผลกระทบต่อกรณีขับชี่ยานพาหนะจึงเป็นเรื่องสำคัญของบทบัญญัติกฎหมายนี้ เพื่อให้การกำหนดหรือบทบัญญัติกฎหมายมีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพ ใช้แก้ไขหรือป้องกันปัญหาได้อย่างแท้จริง โดยปรากฏแนวคิดและลักษณะเกี่ยวกับการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราดังนี้

2.1 ทฤษฎีและความสัมพันธ์ของระดับปริมาณแอลกอฮอล์กับความสามารถในการขับชี่ยานพาหนะ

2.2 แนวคิดและทฤษฎีการใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหในสังคม

2.3 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

2.4 แนวคิดและหลักการของการกระทำความผิดกรณีขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา

**2.1 ทฤษฎีและความสัมพันธ์ของระดับปริมาณแอลกอฮอล์กับความสามารถในการขับชี่ยานพาหนะ**

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นองค์ประกอบสำคัญของการกระทำความผิดกรณีขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงวิจัย ทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของระดับปริมาณแอลกอฮอล์กับความสามารถในการขับชี่ยานพาหนะ เพื่อการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดอันเป็นการละเมิดกฎหมายกรณีขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราที่เหมาะสมเป็นมาตรการทางกฎหมายที่สามารถใช้ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อันมีสาเหตุหลักจากการเมาแล้วขับ

2.1.1 ที่มาและลักษณะของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

คำว่า "แอลกอฮอล์" มาจากภาษาอารบิกคำว่า al-kohl ที่ชาวอาหรับใช้เรียกเครื่องดื่มประเภทขาดอง ของมีนเมาต่างๆ ได้แก่ รัม บรั่นดี วิสกี้ เหล้า สาเก ไวน์องุ่น เบียร์ ฯลฯ ซึ่งในอดีต แอลกอฮอล์สามารถเกิดได้เองตามธรรมชาติก่อนที่มนุษย์จะรู้จักวิธีการผลิตแอลกอฮอล์เป็นครั้งแรก จากการที่เมื่อเวลาผลไม้สุกแล้วตกจากต้นลงแช่ในน้ำเป็นเวลานาน จะทำให้เกิดของเหลวชั้นสามารถนำมาดื่มได้ ทำให้ผู้ดื่มรู้สึกกระชุ่มกระชวย และกระปรี้กระเปร่า โดยปกติแอลกอฮอล์มีหลายชนิด หลายรูปแบบ ตามน้ำหนักของโมเลกุลที่ประกอบขึ้นมา เช่น เอทิลแอลกอฮอล์ เมทิลแอลกอฮอล์ บิวทิลแอลกอฮอล์ โพรพิลแอลกอฮอล์ เป็นต้น<sup>4</sup> แอลกอฮอล์<sup>5</sup> เป็นสารที่มีคุณสมบัติพิเศษเฉพาะตัวและมีความเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของมนุษย์ทั้งในอดีตและปัจจุบัน อย่างแน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอทิลแอลกอฮอล์ (Ethyl alcohol) ซึ่งในปัจจุบันถูกนำมาใช้ในวงการแพทย์และอุตสาหกรรมอย่างกว้างขวาง รวมถึงการนำมาปรุงแต่งเป็นเครื่องดื่มชนิดต่าง ๆ แพร่หลายออกไปทั่วโลก

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Alcoholic Beverages) กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ให้ความหมายของสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ (Alcoholic Beverages) ไว้ว่า “สุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ (Alcoholic Beverages) หมายความว่า ความรวมถึงเครื่องดื่มใดๆ ในรูปของของเหลวที่มีเอทิลแอลกอฮอล์ (Ethyl Alcohol) เป็นองค์ประกอบไม่น้อยกว่า 0.5 เปอร์เซ็นต์โดยปริมาตร และสามารถบริโภคได้”

ในพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ได้กำหนดความหมายของสุราไว้ว่า “สุรา หมายความว่า ความรวมถึงวัตถุทั้งหลายหรือของผสมที่มีแอลกอฮอล์ ซึ่งสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุราหรือซึ่งดื่มกินไม่ได้ แต่เมื่อผสมกับน้ำหรือของเหลวอย่างอื่นแล้วสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา” และมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสุรากลั่น มอก. 2088-2544 ได้ให้คำนิยามของสุราไว้ว่า “สุรา หมายถึง เครื่องดื่มที่มีแรงแอลกอฮอล์เกิน 0.5 ดีกรี แต่ไม่เกิน 80 ดีกรี”

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของเอทิลแอลกอฮอล์ (Ethyl alcohol) โดยเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสารเสพติดที่เกือบทุกประเทศในโลกกำหนดให้สามารถซื้อขายได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย<sup>6</sup> เมื่อแอลกอฮอล์ถูกนำมาใช้ในรูปของเครื่องดื่มแล้ว จะมีผลไป

<sup>4</sup> องค์การสุรา กรมสรรพสามิต, “แอลกอฮอล์ คืออะไร,” สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2562, จาก <http://www.liquor.or.th/aic/detail/แอลกอฮอล์-คืออะไร>

<sup>5</sup> เลียงชัย จตุรัส, “แอลกอฮอล์,” วารสารจุลสาร, ภาควิชานิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, (2559).

<sup>6</sup> นวรัฐ เทศพิทักษ์, “เครื่องดื่มแอลกอฮอล์,” บทความสาระน่ารู้, สำนักบริหารและรับรองห้องปฏิบัติการ กรมวิทยาศาสตร์บริการ, (มกราคม 2554).

ในทางให้โทษมากกว่า ไม่ว่าจะในแง่ของสุขภาพร่างกายระยะยาว ในแง่ของการเสริมฤทธิ์กับยา บางตัวในทางก่อให้เกิดโทษ หรือในแง่ของการออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในลักษณะอาการมึนเมา ซึ่ง จะส่งผลออกมาในรูปของอุบัติเหตุการจราจร และอุบัติเหตุในรูปแบบอื่น ๆ ตลอดจนมีผลกระทบต่อบุคลิกภาพ และลักษณะนิสัยที่เปลี่ยนไปในขณะมึนเมา ซึ่งอาจจะเป็นต้นเหตุหรือเหตุส่งเสริม การทะเลาะวิวาท อาชญากรรมหรือพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์อย่างอื่น ดังนั้น จึงสมควรที่จะได้ ทำการศึกษาและทำความเข้าใจในแง่มุมต่าง ๆ ของสารประกอบชนิดนี้ ตั้งแต่คุณสมบัติทั่วไป ผล ต่อร่างกายในระบบต่าง ๆ การตรวจความเมา และการตรวจวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์ รวมทั้ง การเก็บ การรักษาสั่งส่งตรวจชนิดต่าง ๆ<sup>7</sup>

ในพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ได้แบ่งประเภทและให้นิยามของสุราหรือเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ไว้ 2 ชนิด ดังนี้

- 1) สุราแช่ หมายความว่า สุราที่ไม่ได้กลั่นและให้หมายความรวมถึงสุราแช่ที่ได้ผสมกับ สุรากลั่นแล้วแต่ยังมีแรงแอลกอฮอล์ไม่เกินสิบห้าดีกรีด้วย
- 2) สุรากลั่น หมายความว่า สุราที่ได้กลั่นแล้วและให้หมายความรวมถึงสุรากลั่นที่ได้ ผสมกับสุราแช่แล้วแต่มีแรงแอลกอฮอล์เกินกว่าสิบห้าดีกรีด้วย

โดยการแบ่งชนิดดังกล่าวข้างต้นเป็นการแบ่งตามกรรมวิธีในการผลิต สุราแช่หรือสุรา หมัก (Fermentation) คือ สุราที่ได้จากการหมักวัตถุดิบ กับราและ/หรือยีสต์ ไม่ได้กลั่นและรวมถึง สุราแช่ที่ได้ผสมกับสุรากลั่นแล้ว แต่ยังมีแรงแอลกอฮอล์ไม่เกิน 15 ดีกรี เช่น ไวน์ แชมเปญ สาโท อุ กระแช่ น้ำตาลเมา สาเก ไวน์คูลเลอร์ สปร้าคกลิ้งไวน์ เบียร์ เป็นต้น และสุรากลั่น (Distillation) คือ การนำเอาสุราแช่มากลั่น เพื่อให้ได้แอลกอฮอล์ที่สูงขึ้น และรวมถึงสุรากลั่นที่ผสมกับสุราแช่แล้ว แต่มีแรงแอลกอฮอล์เกินกว่า 15 ดีกรี เช่น วิสกี้ บรั่นดี คอนยัค วอดก้า จิน รัม ตากิล่า เหล้าขาว ลิ เตียว เป็นต้น ซึ่งความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเครื่องดื่มชนิดต่าง ๆ มีปริมาณแอลกอฮอล์ที่ แตกต่างกันไปดังปรากฏในตาราง

<sup>7</sup> เลียงชัย จัตุรัส, อ้างแหล่งเดิม.

ตารางที่ 2.1 แสดงปริมาณแอลกอฮอล์ที่ผสมในเครื่องดื่มแต่ละประเภท<sup>8</sup>

ชนิดเครื่องดื่ม	ปริมาณแอลกอฮอล์ (%)	ผลิตภัณฑ์จาก
เบียร์	10-15 (3.2-4.0)	เมล็ดพืชหรือข้าวมอลต์
ไวน์	15-20	ผลไม้
บรั่นดี	45-60	กลั่นจากไวน์หรือผลไม้ต่างๆ
วิสกี้	45-60	ข้าวบาร์เลย์
วอดกา (Vodkas)	40-50	มันฝรั่ง
ยีน (Gin)	40-48.5	กลั่นผลิตภัณฑ์จากพืช เช่น ลิโคริช
รัม (Rum)	40-95	กลั่นจากน้ำตาล

ที่มา: องค์การสุรา กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

จากข้อมูลในตารางปริมาณแอลกอฮอล์ที่ผสมในเครื่องดื่มแต่ละประเภท แสดงให้เห็นว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่างชนิดนั้น มีส่วนผสมความเข้มข้นของปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เท่ากัน โดยความเข้มข้นของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสิ่งที่มีความกระทบต่อการตัดสินใจ การเลือกบริโภคด้วย และจากตารางแสดงให้เห็นปริมาณแอลกอฮอล์ที่แตกต่างกันของชนิดเครื่องดื่ม ทำให้ทราบได้ว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ชนิดต่างกัน แม้จำนวนปริมาณต่อแก้วเท่ากัน ร่างกายก็จะได้รับปริมาณแอลกอฮอล์ต่างกัน

#### 2.1.2 แนวคิดและทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร

ในประเทศไทยอุบัติเหตุทางจราจรเป็นปัญหาสำคัญหนึ่งในสามอันดับแรกของปัญหาสาธารณสุขมาโดยตลอด โดยในแต่ละปีพบว่ามีผู้เสียชีวิตกว่า 22,000 คน (ข้อมูลจากการเชื่อมโยงข้อมูลการตาย 3 ฐาน คือ ระบบข้อมูลคดี ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบบทะเบียนมรณบัตร และสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) มีผู้บาดเจ็บอีกกว่า 1 ล้านคน และผู้พิการอีกหลายหมื่นคน<sup>9</sup> จึงควรศึกษาแนวคิดและทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร เพื่อให้

<sup>8</sup> องค์การสุรา กรมสรรพสามิต, “สถิติข้อมูลเกี่ยวกับแอลกอฮอล์,” สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2562, จาก <http://www.liquor.or.th/aic/detail/สถิติข้อมูลเกี่ยวกับแอลกอฮอล์>

<sup>9</sup> วรสิทธิ์ ศรีศรีวิชัย, คู่มือการจัดการ วิเคราะห์และใช้ประโยชน์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน, โครงการแผนงานระบบข้อมูลข่าวสารเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2560, น. 2.

ทราบถึงปัจจัยต่างๆ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร เพื่อหาแนวทางป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางจราจร

### 2.1.2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดโดยความบังเอิญ ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ให้คำจำกัดความของอุบัติเหตุนี้ว่า An accident is an unpremeditated event resulting in recognizable damage วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ ได้อธิบายความหมายของอุบัติเหตุว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือตาย และ/หรือทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย<sup>10</sup>

โดยมีทฤษฎีที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)<sup>11</sup> ของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
3. การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)
4. อุบัติเหตุ (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)

นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทักษะติดต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มกง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)”

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้มตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

<sup>10</sup> เทวินทร์ วาริศรี, “เอกสารประกอบการบรรยายวิชาอุบัติเหตุและการบริหารงานด้านอุบัติเหตุ,” สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2562, จาก <http://tewin.org/UploadImage/0b40b45c-b3b5-4e36-976a-48e62cc8dce0.pdf>

<sup>11</sup> เกรียงศักดิ์ กองพลพรม, 2537. (อ้างถึงใน คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป., น. 17-18.)



การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุ ก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัด การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไข ป้องกันที่ โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่อง ผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติ ส่วนบุคคลแล้ว

ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Proneness Theory)

ทฤษฎีความโน้มเอียงของการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยนักวิจัยอังกฤษ 2 คนคือ Major Greenwood และ Hilda M.woods ที่ได้ทำการศึกษาการเกิด อุบัติเหตุของคณงานในประเทศอังกฤษ โดยอธิบายถึงการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ คือ การที่บางบุคคลเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าคนอื่น ๆ แต่ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุอธิบายถึงว่า “ทำไมบุคคลนั้นจึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่น ๆ” ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าซึ่งแต่ละคนย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้เท่า ๆ กัน<sup>12</sup>

ความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Proneness) หมายถึง ลักษณะบุคลิกภาพ ซึ่งมีแนวโน้มทำให้บุคคลได้รับอุบัติเหตุ แนวความคิดนี้เกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2462<sup>13</sup> โดย นักวิทยาศาสตร์หลายท่านได้ศึกษาลักษณะธรรมชาติของคนที่มีส่วนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งได้แยกประเภทบุคคลไว้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

ตารางที่ 2.2 แสดงประเภทบุคคลที่มีและไม่มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุ

บุคคลประเภท เอ็กซ์ (Type X) มีความเอนเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ (Non-Accident-Prone)	บุคคลประเภท วาย (Type Y) มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Prone)
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้ที่มีระเบียบแบบแผน</li> <li>2. ผู้ที่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต</li> <li>3. ผู้ที่พึงพอใจในชีวิตประจำวัน</li> <li>4. ผู้ที่เคารพสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้ที่ไม่มีระเบียบแบบแผน</li> <li>2. ผู้ที่ไม่มีเป้าหมายชัดเจนในการดำรงชีวิต</li> <li>3. ผู้ที่ไม่พึงพอใจในชีวิตประจำวัน</li> </ol>

<sup>12</sup> เอ็มพร รักษารยาบรรณ, “การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), น. 16

<sup>13</sup> เอมอัชมา (รัตนริมจง) วัฒนบูรานนท์, สวัสดิศึกษา = Safety education, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์, 2557).



5. ผู้ที่ไม่เผด็จการ	4. ผู้ที่ไม่สนใจในสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น
6. ผู้ที่ไม่ชอบโต้เถียงหรือทะเลาะวิวาท	5. ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์
7. ผู้ที่นึกถึงผู้อื่น	6. ผู้ที่ระงับอารมณ์ความรู้สึกเกลียดชังยาก
	7. ผู้ที่นึกถึงแต่ตัวเอง

ที่มา: เอ็มอัชมา (รัตนริมจง) วัฒนธรรมบรูานนท์. 2537. สวัสดิศึกษา = Safety education

แมคไกวอร์ (McGuire อ้างถึงใน Thygerson, 2976) ได้แบ่งประเภทของความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุออกเป็น 2 ประเภท<sup>14</sup>

1. ความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีกำหนดเวลาในช่วงสั้น ๆ โดยเกิดผลในระยะวิกฤต คือ ในสภาพบุคคลที่เครียด แต่เมื่อระยะวิกฤตเหล่านั้นหมดไป บุคคลก็จะปรับตัวในสภาพเดิมได้ แต่อยู่ภายใต้ความรู้สึกกดดันที่มี ความโน้มเอียงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บุคคลที่อยู่ระยะพักฟื้นจะมีความอ่อนเพลียซึ่งความอ่อนเพลียนี้จะเป็นเหตุสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล มีสาเหตุใหญ่มาจากแหล่งภายในที่ประกอบด้วย บุคลิก สภาพจิตใจและสภาพ ร่างกาย โดยบุคลิกลักษณะ พวกนี้จะมีบุคลิกลักษณะที่ต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมที่ เปิดเผยชอบแหวกกฎ (ทำลายกฎเกณฑ์) ส่วนสภาพจิตใจ คือ พวกอารมณ์รุนแรงต่างๆเช่น อารมณ์ซึมเศร้า จุนเจียวง่าย มีความเครียดสูงและพวกที่มีกฎเกณฑ์จะมีแนวโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุสภาพร่างกาย เช่น สายตาผิดปกติ ความชรา เป็นต้นเหล่านี้ จะทำให้บุคคลเสียความสามารถในอันจะทำให้เกิดความปลอดภัย

Shaw and Sichel<sup>15</sup> ได้วิจัยแนวความคิดเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและแนวทางการป้องกัน โดยรวบรวมลักษณะบุคลิกภาพของคนเราที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุไว้ โดยพิจารณาลักษณะบุคคลที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ แสดงตามตารางดังนี้

<sup>14</sup> Thygerson, A. L. 1977. Accidents and disasters. Englewood Cliffs: Prentice Hall.

<sup>15</sup> Shaw, L., & Sichel, H. S. 1971. Accident proneness: Research in the occurrence, causation, and prevention of road accidents. Pergamon.

ตารางที่ 2.3 แสดงลักษณะบุคคลที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุมาก	ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุน้อย
1. ผู้ที่บกพร่องทางจิตใจ เป็นโรคจิต โรคประสาท	1. ผู้ที่ควบคุมตัวเองได้ดี มีวุฒิภาวะ และมีสุขภาพดี
2. ผู้ที่ไม่ฉลาด ขาดสมาธิ ไม่รู้จักสังเกต	2. ผู้ที่ปรับตัวเข้ากับสังคมได้และมีความรับผิดชอบ
3. ผู้ที่ขาดระเบียบวินัย	3. ผู้ที่ควบคุมอารมณ์ได้ ไม่ก้าวร้าวมากเกินไป
4. ผู้ที่ปรับตัวไม่ดี หรือปรับตัวไม่ได้	4. ผู้ที่สามารถประเมินสถานการณ์และตัดสินใจได้
5. ผู้ที่มีอารมณ์ไม่มั่นคง ขาดการควบคุมอารมณ์ อารมณ์ฉุนเฉียว	5. ผู้ที่เรียนรู้ได้เร็ว โดยเฉพาะจากประสบการณ์และการทำผิดพลาด
6. ผู้ที่ชอบริษยา ไม่มีความพึงพอใจ	6. ผู้ที่เป็นมิตร ร่าเริง และรู้จักการยอมรับ
7. ผู้ที่ขาดความอดทน ถูกครอบงำและข่มขู่ง่าย	
8. ผู้ที่เห็นแก่ตัว คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตน	
9. ผู้ที่มีความเชื่อโบราณ ไม่มีเหตุผล	
10. ผู้ที่มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับวัย ขาดวุฒิภาวะ	
11. ผู้ที่ไม่รู้จักช่วยตนเอง ไม่กล้าตัดสินใจ	
12. ผู้ที่มีความเชื่อมั่นตัวเองสูงเกินไป	
13. ผู้ที่ชอบการแข่งขันมาก	
14. ผู้ที่มีทัศนคติต่อต้านสังคม หรือมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรม	

ที่มา: Shaw, L., & Sichel. Accident proneness: Research in the occurrence, causation, and prevention of road accidents.

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในแต่ละช่วงชีวิตย่อมมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ดังนั้นผู้ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ก็มีแนวโน้มว่าจะเป็นบุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุเสมอ หรืออุบัติเหตุซ้ำซาก (Accident-repetitiveness) และผู้ที่มีความละเอียงที่จำไม่เกิดอุบัติเหตุก็มีแนวโน้มจะรับประกันได้ว่า เป็นบุคคลที่มีภูมิคุ้มกันการเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดไป ทุกคนมีสิทธิและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ

### 2.1.2.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นครั้งแรกในโลกที่ประเทศอังกฤษในปี 1899 จากการขับรถเร็วและแหกโค้ง โดยสรุปปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมี 3 ประการ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ถนน/สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ (Collision analysis : Professional road accident investigation) ต่อมา Moller ได้ศึกษาข้อมูลจากวารสาร Lancet ในปี 1998 และสรุปปัจจัยของอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มเป็น 4 ประการ ได้แก่<sup>16</sup>

1. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมภายนอก เช่น เวลา สภาพภูมิอากาศ
2. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ อารมณ์ ความล้า
3. ปัจจัยด้านรถ เช่น ระบบการบังคับ ระบบเบรก ยาง
4. ปัจจัยที่เบี่ยงเบนสมาธิของการขับขี่ เช่น อาหาร โทรศัพท์ ผู้โดยสาร e-mail เป็นต้น<sup>17</sup>

การจัดการอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น จำเป็นต้องใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อระบุปัญหา กำหนดกลุ่มเป้าหมายและทิศทางในการดำเนินงานและติดตามประเมินผล กรอบความคิดในการวิเคราะห์ซึ่งเป็นที่นิยมคือ Haddon Matrix ซึ่งแจกแจงข้อมูลใน 2 มิติ<sup>18</sup> คือ ปัจจัยของการเกิดเหตุและระยะของการเกิดเหตุ

ปัจจัยของการเกิดเหตุแยกเป็น 3 ด้าน คือ คน (ผู้ขับขี่ คนโดยสาร คนเดินเท้า) รถ (พาหนะและอุปกรณ์ในพาหนะ) และสิ่งแวดล้อม (ถนนและสิ่งแวดล้อมโดยรอบ)

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human factor) พบว่า เป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสูงสุด ประมาณร้อยละ 90 เกิดจากการขับขี่ ประเภทของผู้ใช้ถนนแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1) ผู้ขับขี่ กล่าวได้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับและควบคุมตนเองและยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ กัน อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ขับขี่โดยตรง

2) คนโดยสาร (Passenger) หมายถึงผู้โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่และโดยธรรมชาติของคนโดยสารเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้น จะมีต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุแต่การ

<sup>16</sup> TORONTO. 2008. Working Together to Understand Driver Fatigue. Highway Safety Roundtable.

<sup>17</sup> สุรางค์ศรี ศิคมโนชญ์ และคณะ, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต, 2555, น. 6.

<sup>18</sup> ชลธิดา แสงมะณี, “อุบัติเหตุจากการจราจรและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่มหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตขามเรียง,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2550), น. 10-13.

เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยอ้อม ได้แก่การเร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความตึงเครียดขณะขับรถด้วยความเร็วมาก โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางไปเป็นหมู่คณะ

3) คนเดินเท้า (Pedestrian) จัดว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตรายและไม่เป็นอันตรายพอที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะ ดังนั้น จึงปรากฏเสมอว่าคนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุเสียมากกว่าการก่ออุบัติเหตุ

2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular factor) อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่นๆ แต่ยานพาหนะที่สภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งานในต่างประเทศจะเข้มงวดมากในการตรวจสอบสภาพรถเพราะถือว่านอกจากจะเป็นอันตรายต่อเจ้าของรถแล้วยังเป็นอันตรายต่อสาธารณชนด้วย สำหรับประเทศไทยแม้จะมีการกำหนดให้นำรถไปตรวจสอบสภาพก่อนนำมาใช้ท้องถนน แต่ยังมีรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์จับกันอยู่เสมอ โดยความบกพร่องชำรุดของอุปกรณ์ที่ช่วยด้านความปลอดภัยส่วนมากจะพบในรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เช่น การไม่ติดตั้งไฟหน้า หรือ ไฟหลัง เบรกชำรุด ไม่มีกระจกมองหลัง ไม่มีแผ่นสะท้อนแสง ทั้งนี้เพราะมีการหลบเลี่ยงเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ทั้งหมด ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

3. ปัจจัยทางถนนและสภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหมายถึงสิ่งแวดล้อมที่เป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ประกอบด้วยอุปสรรคตามธรรมชาติเป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น หมอกกลางจัด สภาพถนนไม่เหมาะสมหรือชำรุด ปริมาณการจราจรมากช่วงเทศกาล ความคับคั่งของการจราจรทำให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าต้องแย่งพื้นที่ถนน เป็นต้น

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ทั้งการเมาแล้วขับ การขับรถด้วยความเร็วสูง การ่วงแล้วขับ การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ รวมทั้งการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยในการขับขี่และโดยสารยานพาหนะ เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยขอแนะให้ผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

1) การเมาแล้วขับ<sup>19</sup> ในแต่ละปีมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยมีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์จะมีอาการมึนเมาและตึงเครียด โดยเฉพาะหากดื่มแล้วขับ จะทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง การตัดสินใจ

<sup>19</sup> กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “ปก. แนะนำการเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน,” สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2562, จาก <https://www.ryt9.com/s/prg/567519>

และการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินจะช้าลงกว่าปกติ 8 เท่า สายตาพร่ามัว ทักษะวิสัยในการมองเห็นโดยเฉพาะในช่วงกลางคืนลดลง จึงเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น หากดื่มจนมีอาการเมา ห้ามขับรถเองอย่างเด็ดขาด ควรจอดพักในบริเวณที่ปลอดภัยจนกว่าจะหายเมาแล้วค่อยขับรถหรือใช้บริการรถรับจ้างสาธารณะหรือรถแท็กซี่ที่ปลอดภัยกว่า หากไปด้วยกันหลายคน ควรให้ผู้ที่ไม่ดื่มขับรถแทน

2) การใช้ความเร็ว<sup>20</sup> ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วในประเทศไทย เป็นโจทย์ที่ดูจะยังไม่ได้รับการตอบสนองทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติอย่างเร่งด่วนและจริงจังเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับสถานการณ์ความวิกฤตของปัญหาและเป้าหมายการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่กำหนดไว้ ตามรายงานตัวเลขสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงของกรมทางหลวง อุบัติเหตุและการเสียชีวิตกว่าร้อยละ 70-80 มีมูลเหตุสันนิษฐานว่าเกิดจากการใช้ความเร็ว โดยยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 60 เป็นรถเก๋งและกระบะ สอดคล้องกับสัดส่วนและสมรรถนะในการทำความเร็วของรถสองประเภทนี้ ทั้งนี้แนวโน้มตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้ความเร็วตั้งแต่ปี 2555 ยังคงทะยานเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง บ่งชี้ให้เห็นถึงความท้าทายของการดำเนินมาตรการที่ผ่านมา ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมายและด้านวิศวกรรม ซึ่งที่ผ่านมาการบังคับใช้กฎหมายยังอ่อนแอ และการลงทุนด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนยังต่ำกว่าเท่าที่ควร

3) การง่วงแล้วขับ<sup>21</sup> ภาวะหลับใน คือ การหลับในระยะเวลาสั้น ๆ เพียงชั่ววูบเดียว เป็นภาวะที่ร่างกายมีการทำงานลดลงหรือช้าลง เป็นการสับสนระหว่างการหลับและการตื่น โดยมีอาการหลับเข้ามาแทรกการตื่นอย่างเฉียบพลัน โดยไม่รู้ตัว อาจเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆขณะที่ตายังเปิดอยู่ แต่ไม่รับรู้ภาพเบื้องหน้า ทำให้ผู้ขับขี่ไม่รู้สึกรู้ตัวและบังคับตัวเองไม่ได้ชั่วขณะ จนเกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างรุนแรง คล้ายกับพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ในการรับรู้ การตัดสินใจ และตอบสนองจะด้อยลง ข้อมูลผลการศึกษาจาก AAA Foundation for Traffic Safety ประเทศสหรัฐอเมริการะบุว่าผู้ขับขี่ที่ได้นอนหลับน้อยกว่า 4 ชั่วโมงจะมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่ได้นอนหลับพักผ่อนอย่างน้อย 7 ชั่วโมงถึง 11.5 เท่า โดยปัญหาความเสี่ยงอันตรายในการเดินทางขณะที่มีความเหนื่อยล้าจนเกิดภาวะหลับในหรือพฤติกรรมเสี่ยงง่วงแล้วขับ จึงเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งในสังคมปัจจุบันที่เป็นยุคบริโภคนิยม ซึ่งผู้คนจำนวนมากต้องทำงานหนักจนมีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ

<sup>20</sup> มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560, 2562, น. 28.

<sup>21</sup> มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, อ้างแล้ว เชนอรรถที่ 17, น. 40



4) การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ<sup>22</sup> เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการขับรถในช่วงปกติ 2 - 4 เท่า เนื่องจากในขณะที่ใช้โทรศัพท์ สมาธิของผู้ขับขี่จะอยู่ที่บทสนทนา ทำให้เสียสมาธิในการควบคุมรถ หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน จะไม่สามารถหยุดรถได้ทัน แม้ว่าจะใช้อุปกรณ์เสริม เช่น แชนด์ฟรี สมอลทอล์คในการคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากพฤติกรรมในการตอบสนองช้ากว่าปกติถึง 0.5 วินาที รวมทั้งยังส่งผลต่อการจดจำรายละเอียดของป้ายจราจรอีกด้วย ดังนั้น หากจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ ควรนำรถเข้าจอดข้างทางแล้วค่อยใช้โทรศัพท์จะปลอดภัยกว่า

5) การไม่สวมหมวกนิรภัย มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์การความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) ได้ดำเนินการสำรวจติดตามสถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2561 พบว่าแนวโน้มพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยใ้ภาพรวมทั้งประเทศยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเกือบทุกภูมิภาคของประเทศมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างช้า ๆ ยกเว้นภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่กลับพบว่ามีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง<sup>23</sup> ซึ่งการไม่สวมหมวกนิรภัยถือเป็นสาเหตุหลักในการเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังนั้น ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เพื่อลดอาการบาดเจ็บทางสมองหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยเลือกหมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) กำกับไว้ และชนิดเต็มศีรษะจะปลอดภัยมากกว่าแบบอื่น ๆ และหากมีเด็กเดินทางไปด้วย ควรให้เด็กสวมหมวกนิรภัยสำหรับเด็กด้วย

6) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เข็มขัดนิรภัยถือเป็นอุปกรณ์เสริมที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น เนื่องจากสามารถลดอาการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มาก เพราะในขณะที่ขับขี่ด้วยความเร็วสูงโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หากเกิดอุบัติเหตุตัวของผู้ขับขี่จะพุ่งไปข้างหน้าด้วยความเร็วในลักษณะใกล้เคียงกับการตกจากตึกสูง ร่างกายส่วนบนจะกระแทกกับพวงมาลัย ศีรษะกระแทกกับกระจก ขาส่วบนยันกับหน้าปัด เป็นเหตุให้ขาหักและกระดูกเชิงกรานเคลื่อน ทำให้ผู้ประสบเหตุได้รับบาดเจ็บรุนแรง จนอาจถึงขั้นเสียชีวิตได้ นอกจากนี้ เข็มขัดนิรภัยยังช่วยป้องกันไม่ให้ผู้ประสบเหตุหลุดออกนอกรถเพราะหากหลุดออกนอกตัวรถจะทำให้มีโอกาเสียชีวิตมากกว่าคนที่อยู่ในรถถึง 6 เท่า ผลสำรวจระดับประเทศในปี 2554<sup>24</sup> พบว่าอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าเพียงร้อยละ 54 ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะเวลานั่งเบาะหน้า ในขณะที่ผู้โดยสารเบาะหลังจำนวนมาก

<sup>22</sup> กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, *อ่วงแล้ว เชนงอรรถที่ 16*.

<sup>23</sup> มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, *อ่วงแล้ว เชนงอรรถที่ 17*, น. 46.

<sup>24</sup> มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, *อ่วงแล้ว เชนงอรรถที่ 17*, น. 52

ยังไม่คุ้นชินกับการคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งนำไปสู่การบาดเจ็บรุนแรงและความสูญเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ระยะของการเกิดเหตุแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะก่อนเกิดเหตุ ระยะระหว่างเกิดเหตุและระยะหลังเกิดเหตุ<sup>25</sup>

ตารางที่ 2.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)

ปัจจัย	ก่อนเกิด อุบัติเหตุ	ขณะเกิด อุบัติเหตุ	หลังเกิด อุบัติเหตุ
คน	- การฝึกอบรม - พฤติกรรม (เมาสุรา)	- ติดตั้งอุปกรณ์ลดความแรง (เข็มขัดนิรภัย, ถ่วงลดนิรภัย)	- การพยาบาล ชุกเฉิน
ยานพาหนะ	ความปลอดภัย หลัก (ระบบเบรก, แสงสว่าง)	- ความปลอดภัยรอง (การปกป้อง, การกระแทก)	- การกู้ภัย
ถนน/ สิ่งแวดล้อม	- การทำสีตีเส้นจราจร - รูปทรง เรขาคณิตของถนน	- ความปลอดภัยของสภาพแวดล้อม ข้างทาง (ไม่มีต้นไม้)	- การซ่อมแซม ถนน และ อุปกรณ์ด้านจราจร

ที่มา: Haddon (1980 cited in AUSTROADS, 2004); พิชัย ธานีรณานนท์

### 2.1.3 คุณสมบัติและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ต่อร่างกาย

แอลกอฮอล์ถึงแม้จะมีคุณสมบัติที่เป็นประโยชน์มากมายในวงการแพทย์และอุตสาหกรรม แต่กลับพบว่าเมื่อแอลกอฮอล์ถูกนำมาใช้ในรูปของเครื่องดื่มแล้ว จะมีผลไปในทางให้โทษมากกว่า ไม่ว่าจะในแง่ของสุขภาพร่างกายระยะยาว ในแง่ของการเสริมฤทธิ์กับยาบางตัวในทางก่อให้เกิดโทษ หรือในแง่ของการออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในลักษณะอาการมึนเมา ซึ่งจะส่งผลออกมาในรูปของอุบัติเหตุการจราจร และอุบัติเหตุในรูปแบบอื่นๆ ตลอดจนมีผลกระทบต่อบุคลิกภาพ และลักษณะนิสัยที่เปลี่ยนไปในขณะมึนเมา ซึ่งอาจจะเป็นต้นเหตุหรือเหตุส่งเสริมการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมหรือพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์อย่างอื่น ดังนั้น จึงสมควรที่จะได้

<sup>25</sup> พิชัย ธานีรณานนท์, ถนนปลอดภัยด้วยหลักวิศวกรรม, (สงขลา : บริษัท ลิ้มบราเดอร์ การพิมพ์ จำกัด, 2549).



ทำการศึกษาและทำความเข้าใจในแง่มุมต่าง ๆ ของสารประกอบชนิดนี้ ตั้งแต่คุณสมบัติทั่วไป ผลต่อร่างกายในระบบต่าง ๆ การตรวจความเมา และการตรวจวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์<sup>26</sup>

1. การดูดซึมแอลกอฮอล์ในร่างกาย เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่าแอลกอฮอล์เข้าสู่ร่างกาย ส่วนใหญ่โดยการดื่ม แอลกอฮอล์จะซึมผ่านเนื้อเยื่อบุผิวของระบบทางเดินอาหารเข้าสู่กระแสโลหิต เริ่มตั้งแต่เนื้อเยื่อบุผิวในปากไปจนถึงลำไส้ใหญ่ บริเวณที่ดูดซึมได้มากที่สุดคือ ที่บริเวณกระเพาะ และลำไส้เล็กส่วนต้น คือ Duodenum และ Je-junum เมื่อเข้าสู่กระแสโลหิตแล้วจะไปตามทาง Portal circulation เข้าสู่ตับและออกจากตับผ่านทาง Inferior vena cava เข้าหัวใจ แล้วไปสู่ระบบ Pulmonary systemic circulation จากนั้นจะกระจายไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย อวัยวะใดที่มีน้ำเป็นส่วนประกอบมากจะรับแอลกอฮอล์มากกว่าเห็นได้ชัด คือ ที่สมอง สำหรับเนื้อเยื่อไขมัน (Adipose tissue) และกระดูก เสมือนไม่มีน้ำเป็นส่วนประกอบ จึงแทบไม่ได้รับแอลกอฮอล์เลย ดังนั้นในการ คำนวณหาความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดจะใช้น้ำหนักตัวที่ไม่มีไขมัน โดยใช้ Widmaek's ratio จะได้ผลแน่นอนกว่าน้ำหนักของร่างกายที่รวมไขมันด้วย ซึ่งถือเป็นข้อสำคัญทางนิติเวช ศาสตร์ข้อหนึ่งที่น่ามาใช้คำนวณหาความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดจากจำนวนของ แอลกอฮอล์ที่ดื่มกินเข้าไป<sup>27</sup>

ปัจจัยที่ผลต่อระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ปกติคนที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มาก และเข้มข้นจะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดและลมหายใจสูง แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยอื่นที่มีผลต่อ ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและลมหายใจ คือ<sup>28</sup>

1) ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ เครื่องดื่มที่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ประมาณ 20% โดยปริมาตรจะถูกดูดซึมเข้าเลือดได้ดีที่สุด ถ้าความเข้มข้นสูงกว่านี้แอลกอฮอล์จะไปกีดขวาง การเปิดของหลอดที่เชื่อมระหว่างกระเพาะอาหารและลำไส้ให้มีการทำงานช้าลง ทำให้การดูดซึม แอลกอฮอล์เข้าสู่ระบบเลือดช้า ระดับของแอลกอฮอล์ในลมหายใจจะต่ำ

2) เวลา ถ้าดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์แบบช้าๆค่อยๆดื่มไป จะทำอัตราการเพิ่มของ แอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับอัตราการทำลายแอลกอฮอล์ของตับ ซึ่งจะมีผลทำให้แอลกอฮอล์ในเลือดต่ำ

<sup>26</sup> เลียงชัย จตุรัส, *อ้างแล้ว เสงอรรถที่ 2.*

<sup>27</sup> วรนิศ คงมีผล, "การตรวจพิสูจน์ว่าเมา," *บทความพิเศษจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย* ปีที่30 ฉบับที่ 8, คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (2529). น. 716-717.

<sup>28</sup> กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข "เครื่องดื่ม แอลกอฮอล์และอุบัติเหตุทางถนน มีอะไรน่ารู้บ้าง," สืบค้นเมื่อ 16 ตุลาคม 2562,

จาก <http://thaincd.com/document/file/download/leaflet/download1no34.pdf>

3) อาหารในกระเพาะ ถ้าในกระเพาะอาหารและลำไส้เล็กไม่มีอาหารอยู่จะมีผลทำให้ แอลกอฮอล์ถูกดูดซึมได้เร็ว แต่ถ้ามีอาหารที่มีไขมันมากจะทำให้การดูดซึมช้า

4) ชนิดของเครื่องดื่มที่ใช้ผสมกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Mixer) การผสมเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ด้วยเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของคาร์บอนेट เช่น น้ำอัดลม จะทำให้การดูดซึมแอลกอฮอล์ เข้าสู่กระแสเลือดได้เร็วขึ้น

5) น้ำหนักของร่างกาย เนื่องจากร่างกายของคนเราประกอบด้วยน้ำ 2 ใน 3 ส่วน ฉะนั้นคนที่น้ำหนักมาก เมื่อแอลกอฮอล์ถูกดูดซึมเข้าร่างกายจะทำให้แอลกอฮอล์ในเลือดมีความเข้มข้นน้อยกว่าคนที่น้ำหนักเบา คนอ้วนจะมีน้ำในร่างกายน้อยกว่าคนผอม ถ้าน้ำหนักเท่ากัน เนื่องจากแอลกอฮอล์จะละลายได้น้อยในไขมันเมื่อเทียบกับน้ำ ด้วยเหตุนี้ปริมาณความเข้มข้นของ แอลกอฮอล์ในเลือดคนอ้วนจะสูงกว่าคนผอม เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์เท่ากัน

6) เพศ ผู้หญิงโดยทั่วไปมีรูปร่างเล็กกว่าผู้ชาย แต่มีไขมันมากกว่า ความสามารถในการเผาผลาญแอลกอฮอล์น้อยกว่าและ โดยเฉพาะมีการแกว่งขึ้นลงของระดับฮอร์โมนในร่างกายทำให้ระดับแอลกอฮอล์ของผู้หญิงสูงกว่าผู้ชาย

7) อารมณ์ ภาวะอารมณ์ขุ่นมัวหัวเสีย ความกลัว ความเครียด ฯลฯ มีผลทำให้การดูดซึมแอลกอฮอล์เข้าสู่กระแสเลือดได้เร็วขึ้น

8) ปัญหาสุขภาพ ผู้ที่มีอาการอ่อนเพลียหรือเจ็บป่วย จะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าผู้ที่มีร่างกายปกติ

9) การช้ยา การใช้ยาบางชนิดร่วมกับการดื่มแอลกอฮอล์ ยามีผลต่อการเร่งปฏิกิริยาของแอลกอฮอล์ให้เร็วขึ้น

2. การกระจาย<sup>29</sup> เอทิลแอลกอฮอล์กระจายตัวอย่างรวดเร็วไปสู่เนื้อเยื่อและของเหลวต่าง ๆ ในร่างกาย ทั้งนี้หากปริมาณน้ำในอวัยวะนั้น ๆ มีมาก เอทิลแอลกอฮอล์จะกระจายไปสู่อวัยวะดังกล่าวได้มากเช่นกัน นอกจากนี้เอทิลแอลกอฮอล์ยังสามารถแพร่ผ่าน blood-brain barrier เข้าสู่สมอง และ placental barrier เข้าไปสู่ทารกในครรภ์ได้อีกด้วย โดยค่าชีวปริมาณออกฤทธิ์ (bioavailability) ของเอทิลแอลกอฮอล์จะมีค่าเมื่อได้รับทางหลอดเลือดสูงกว่าการได้รับทางปาก การดื่มเอทิลแอลกอฮอล์ในปริมาณที่เท่ากัน เพศหญิงจะมีระดับ BAC ที่สูงกว่าเพศชาย เนื่องจากเพศหญิงมีปริมาณไขมันในร่างกายสูงกว่าเพศชาย ทำให้การกระจายตัวของเอทิลแอลกอฮอล์เกิดขึ้นได้น้อยกว่าในเพศชาย

<sup>29</sup> อานนท์ จำลองกลล, “เอทิลแอลกอฮอล์ในมุมมองนิติเวชศาสตร์,” จุฬาลงกรณ์เวชสาร, (เดือน พฤษภาคม - มิถุนายน, 2559), น. 286.

3. การเผาผลาญ (metabolism)<sup>30</sup> ตับทำหน้าที่กำจัดเอทิลแอลกอฮอล์ประมาณร้อยละ 90-98% ส่วนที่เหลือร้อยละ 2-10% จะถูกขับออกทางลมหายใจ ปัสสาวะ และเหงื่อ เมื่อเอทิลแอลกอฮอล์ผ่านมาสู่ตับ จะถูกทำลายด้วยเอนไซม์จากกระบวนการต่าง ๆ ดังนี้

3.1. Oxidative pathways โดยผลลัพธ์ในกระบวนการ oxidative pathways ที่สำคัญคือ acetaldehyde และ acetate โดย oxidative pathways มีดังนี้

1) alcohol dehydrogenase (ADH); เป็นเอนไซม์หลักในการกำจัดเอทิลแอลกอฮอล์ที่ตับโดยเฉพาอย่างยิ่ง คือ Class I ADH และใช้ nicotinamide adenine dinucleotide (NAD<sup>+</sup>) เป็นตัวร่วมในปฏิกิริยา ทำให้ได้ free radicals และ acetaldehyde ซึ่งทำลายเซลล์ตับ

2) cytochrome P450 2E1 (CYP2E1); เอนไซม์ ดังกล่าวถูกกระตุ้นเมื่อมีการบริโภคเอทิลแอลกอฮอล์เป็นเวลานาน พบได้ทั้งในตับและสมอง ผลจากกระบวนการเมตาบอลิซึม จะได้สาร hydroxyethyl, superoxide anion และ hydroxyl radicals ซึ่งทำลายเนื้อเยื่อต่างๆ

3) catalase; สามารถออกซิไดซ์เอทิลแอลกอฮอล์ได้โดยเปลี่ยน hydrogen peroxide (H<sub>2</sub>O<sub>2</sub>) เป็น H<sub>2</sub>O

3.2. Nonoxidative pathways ทำให้เกิด fatty acid ethyl esters (FAEEs) จากปฏิกิริยาระหว่างเอทิลแอลกอฮอล์และกรดไขมัน สร้างโมเลกุลไขมัน ซึ่งประกอบด้วยฟอสฟอรัสในรูปของ phosphatidyl ethanol มีเอนไซม์ที่เกี่ยวข้อง คือ phospholipase D (PLD) ซึ่งเปลี่ยน phospholipids (primarily phosphatidylcholine) ให้กลายเป็น phosphatidic acid

4. การกำจัด<sup>31</sup> เมื่อระดับเอทิลแอลกอฮอล์น้อยกว่า 20 mg/100 ml การกำจัดจะเป็นแบบ first order kinetic กล่าวคือ อัตราการเกิดปฏิกิริยาขึ้นกับความเข้มข้นของเอทิลแอลกอฮอล์ยกกำลังหนึ่ง แต่หากระดับเอทิลแอลกอฮอล์มากกว่า 20 mg/100 ml การกำจัดเอทิลแอลกอฮอล์ จะเป็นแบบ zero order kinetic กล่าวคือ การกำจัดจะเป็นไปในอัตราคงที่ไม่ขึ้นกับความเข้มข้นของเอทิลแอลกอฮอล์ การกำจัดเอทิลแอลกอฮอล์แบบ zero order kinetic ในคนปกติที่ไม่ได้บริโภคเอทิลแอลกอฮอล์เป็นประจำจะมีค่า average rate of ethanol clearance 7 g/hr หากคิดเป็นระดับความเข้มข้นเอทิลแอลกอฮอล์ ในเลือด (BAC) จะลดลง 15 mg/100 mL/hr (15 mg%/hr) แต่ในผู้ดื่มสุราเป็นประจำอาจกำจัดได้สูงถึง 35 mg/100 mL/hr

<sup>30</sup> อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 26, น. 287.

<sup>31</sup> อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 26, น. 287-288.

## 5. ผลกระทบแอลกอฮอล์ที่มีต่อระบบต่างๆในร่างกาย ดังนี้<sup>32</sup>

ระบบประสาทส่วนกลางและส่วนปลาย เอทิลแอลกอฮอล์มีผลต่อสารสื่อประสาทหลายชนิด เช่น เพิ่มการใช้ dopamine ที่บริเวณ nucleus accumbens โดยผ่าน mesolimbic pathway, ทำให้เกิดการหลั่ง noradrenaline ในสมอง, เสริมฤทธิ์ GABA activity ผ่าน GABA A receptor มีผลให้ผ่อนคลายและง่วงซึม, กระตุ้น serotonin (5-hydroxytryptamine 3 (5HT3)) ทำให้คลื่นไส้, และยับยั้ง excitatory NMDA (N-methyl-D-aspartate) receptor เกิดภาวะลืม (amnesia) เป็นต้น การหยุดเอทิลแอลกอฮอล์ทันทีที่เป็นเหตุให้แคลเซียมไหลเข้าเซลล์อย่างมาดมาย เนื่องจาก NMDA receptor ที่มีอยู่จำนวนมาก มีผลกระตุ้นเซลล์อย่างรุนแรงและทำให้เซลล์ตายในที่สุด การดื่มเอทิลแอลกอฮอล์ปริมาณมากกว่า 300 mg/dL จะทำให้ง่วงซึมและไม่รู้สึกตัว ลด tendon reflex ความดันโลหิตต่ำ ลดอุณหภูมิร่างกาย และหายใจช้าลง การเสียชีวิตอาจเกิดขึ้นได้เมื่อ ระดับเอทิลแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 400 mg/dL ผู้ติดสุราจะมีอุบัติการณ์การชักมากกว่าคนธรรมดาถึง 3 เท่า การหยุดแอลกอฮอล์ทันทีสามารถกระตุ้นให้เกิดการชักได้ ในผู้ติดสุราเรื้อรังอาจพบโรคเส้นประสาททั้ง sensory และ motor peripheral neuropathy โดยมักแสดง อาการบริเวณปลายครึ่งส่วนล่างเกิด acquired cerebellar syndrome รวมทั้งภาวะบกพร่องทางโภชนาการ การขาดวิตามินบี 1 (thiamine) ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเกิด Wernicke's encephalopathy โดยแสดงอาการที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ 1). เดินเซ (ataxia) 2). สับสน (confusion) และ 3). อัมพาตกล้ามเนื้อตา (ophthalmoplegia) นอกจากนี้ยังทำให้เกิด Korsakoff's psychosis ซึ่งผู้ป่วยจะมีอาการเสียความทรงจำ (amnesic syndrome) เป็นต้น พยาธิสภาพอื่น ๆ เช่น volume of corpus collosum, decrease volume of white matter of cerebellum, Neuronal loss โดยเฉพาะบริเวณ superior frontal association cortex, hypothalamus, และ cerebellum เป็นต้น

ระบบหัวใจและหลอดเลือด การบริโภคเอทิลแอลกอฮอล์ในปริมาณน้อย (1 ถึง 99 กรัม/สัปดาห์) จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดโรคหลอดเลือดหัวใจตีบ แต่หากบริโภคปริมาณมาก อาจมีผลเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดโรคความดันโลหิตสูง หลอดเลือดสมองแตก และหลอดเลือดหัวใจตีบ การบริโภคเกินกว่า 85 กรัม/วัน สามารถทำให้หัวใจเกิดภาวะ alcoholic hypertrophy ได้ หัวใจเต้นผิดจังหวะที่มักพบได้แก่ atrial dysrhythmias (premature atrial contractions, atrial tachycardia, atrial flutter, และ atrial fibrillation), และ ventricular ส่งผลให้เกิด sudden cardiac death

ระบบทางเดินอาหาร ผลต่อหลอดอาหาร ได้แก่ ลดการบีบตัวของหลอดอาหาร ลดความดันบริเวณหลอดอาหารส่วน ล่าง ทำให้เกิดโรคกรดไหลย้อน และภาวะ Mallory-Weiss syndrome ผลต่อกระเพาะอาหาร ได้แก่ กระตุ้นการหลั่งกรดในกระเพาะอาหาร กระตุ้นการหลั่ง

<sup>32</sup> อ่างแล้ว เจริญฤทธิ์ 26, น. 288-290.

ฮอร์โมน gastrin นอกจากนี้ยังมีรายงานการพบกรด succinic และ maleic acid ในเบียร์และไวน์ซึ่งสามารถกระตุ้นการหลั่งกรดในกระเพาะอาหารได้ ผลจากการหลั่งกรดทำให้เกิด superficial gastritis และ chronic atrophic gastritis ผลต่อตับพบได้ตั้งแต่ fatty liver, alcoholic hepatitis, chronic hepatitis with liver fibrosis ไปจนถึง cirrhosis การวินิจฉัย alcoholic liver disease นั้นใช้ ประวัติการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับหลักฐานการเป็นโรคตับ ทั้งการตรวจร่างกายและผลทางห้องปฏิบัติการ ผลต่ออวัยวะอื่น ๆ ในระบบทางเดินอาหาร ได้แก่ ท้องร่วง ลดการดูดซึมสารอาหารบริเวณลำไส้ ตับอ่อนอักเสบ กระตุ้นการเกิดมะเร็งช่องปาก คอหอย หลอดอาหาร กระเพาะอาหาร และลำไส้ใหญ่ เป็นต้น

ระบบโครงกระดูกและกล้ามเนื้อ เอทิลแอลกอฮอล์มีผลทำลายเซลล์กล้ามเนื้อลายและกล้ามเนื้อหัวใจโดยตรง ในกลุ่มผู้ป่วยโรคเอทิลแอลกอฮอล์พบภาวะ acute alcoholic myopathy ได้ร้อยละ 0.5 ถึง 2 ผู้ป่วยมักมีอาการอ่อนแรงบริเวณกล้ามเนื้อหัวใจ สะโพก และน่อง หากบริโภคเป็นเวลานานจะเกิดภาวะ chronic myopathy ทำให้กล้ามเนื้อส่วนต้นมีอาการอ่อนแรงและฝ่อ ในบางรายอาจพบการเพิ่มขึ้นของเอนไซม์และโปรตีน myoglobin จนทำให้เกิดภาวะ rhabdomyolysis ในที่สุด การดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดกระดูกหักและโรคกระดูกพรุน (osteoporosis) จากการทดลองในสภาพแวดล้อมที่ทำเทียมขึ้น พบว่าเอทิลแอลกอฮอล์เพิ่มการละลายของกระดูก (resorption) โดยเซลล์ osteoclasts

ระบบสืบพันธุ์ ในเพศชาย เอทิลแอลกอฮอล์ทำให้เสื่อมสมรรถภาพทางเพศเป็นหมัน ลดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางเพศทุติยภูมิ (male secondary sexual characteristics) รบกวนการสร้างฮอร์โมนจากไฮโปทาลามัส ลดการสร้าง และการหลั่งของ luteinizing hormone และ folliclestimulating hormone (FSH) จากต่อมใต้สมองส่วนหน้า การบริโภคเอทิลแอลกอฮอล์อย่างหนักจะส่งผลเสียต่อ Leydig cells ในอัณฑะ ทำให้ระดับฮอร์โมน testosterone ในเลือดลดลง และทำให้ Sertoli cells ซึ่งมีบทบาทในการเจริญเติบโตของสเปิร์มสูญเสียหน้าที่ในการทำงานไปด้วย ในเพศหญิง เอทิลแอลกอฮอล์ขัดขวางภาวะเจริญพันธุ์การเจริญเติบโตการพัฒนาของกระดูกรอบประจำเดือนผิดปกติ ไข่มดก และเป็นหมัน บางรายงานกล่าวว่าในสตรีวัยทองซึ่งมีระดับฮอร์โมน estradiol ลดลง แอลกอฮอล์ช่วยในการเปลี่ยน testosterone ให้กลายเป็น estradiol ในขณะที่บางรายงานนั้นให้ข้อมูลที่แย้งกัน ในมารดาที่ดื่มเอทิลแอลกอฮอล์อย่างหนักจะมีผลต่อทารกที่ตามมาคือ พบภาวะ alcohol embryopathy โดยมีความผิดปกติที่ผนังกันหัวใจห้องบนและห้องล่าง และกลุ่มอาการ fetal alcohol syndrome



ตารางที่ 2.5 แสดงผลต่อสมองส่วนกลางที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดต่างๆ<sup>33</sup>

ระยะ	ระดับ BAC มิลลิกรัม%	อาการของระบบประสาทส่วนกลาง
ตึกคัก	30-120	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ ผ่อนคลายและเพื่อฝัน</li> <li>- เชื่อมมั่นในตนเองพูดคุยมากขึ้น</li> <li>- สมาธิสั้นลง</li> <li>- มีผลต่อความสามารถในการตัดสินใจ</li> <li>- เริ่มสูญเสียความสามารถในการควบคุมกล้ามเนื้อมัดเล็ก รวมถึงการพูด</li> <li>- มีผลกระทบต่อการมองเห็นและการตอบสนอง</li> </ul>
เฉื่อยชา	90-250	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ง่วงซึม</li> <li>- สูญเสียความสามารถในการจำและการรับรู้ข้อมูล</li> <li>- ปฏิกริยาช้าลงอย่างชัดเจน</li> <li>- สูญเสียความสามารถในการควบคุมกล้ามเนื้อ เดินเซ</li> <li>สายตาพร่ามัวมากขึ้น สูญเสียความสามารถในการรับรู้</li> </ul>
สับสน	180-300	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความสับสนอย่างมาก</li> <li>- สูญเสียการรับรู้มากขึ้น รับรู้ความเจ็บปวดน้อยลง</li> <li>- ควบคุมกล้ามเนื้อไม่ได้ เดินเซ สั่น พูดไม่ได้</li> <li>- คลื่นไส้ อาเจียนอย่างรุนแรง ควบคุมไม่ได้</li> </ul>
ซึม	250-400	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทรงตัวไม่ได้</li> <li>- หมดสติ หรือหมดสติเป็นพักๆ</li> <li>- จำเหตุการณ์ไม่ได้</li> <li>- สูญเสียความสามารถในการควบคุมการหายใจ อาจจะมีอาการสำลักจนเสียชีวิตได้</li> <li>- หัวใจเต้นช้าลง จากการสูญเสียความสามารถในการควบคุมร่างกาย</li> <li>- ควบคุมอุจจาระปัสสาวะไม่ได้</li> </ul>
หมดสติ	350-500	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หมดสติหรือโคโม</li> <li>- สูญเสียการตอบสนองของร่างกาย</li> </ul>

<sup>33</sup> ทักษพล ธรรมรังสี, อรทัย วลีวงศ์ และศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, “แอลกอฮอล์และสมอง,” เอกสารวิชาการศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.).



		- การหายใจและการเต้นของหัวใจลดลงอย่างมาก - เสียชีวิตได้
--	--	--

**ที่มา:** ทักษพล ธรรมรังสี, อรทัย วลีวงศ์, แอลกอฮอล์และสมอง. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา

พฤติกรรมการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มากเกินไป<sup>34</sup> มีหลายแบบที่เป็นเหตุให้เกิดความเสี่ยงหรืออันตรายต่อผู้ดื่มตั้งแต่การดื่มหนักทุกวัน ดื่มจนเมาบ่อย ๆ ดื่มจนเกิดปัญหาสุขภาพการหรือสุขภาพจิต หรือดื่มจนติดสุรา การดื่มที่มากเกินไปนั้นเป็นสาเหตุของความเจ็บป่วยและก่อปัญหาทั้งตัวผู้ดื่มเอง ต่อครอบครัวและต่อเพื่อน เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดปัญหาสัมพันธภาพ พิการ บาดเจ็บ ต้องนอนโรงพยาบาล หรือเสียชีวิตก่อนวัยอันควร<sup>35</sup> การดื่มสุราส่งผลให้เกิดปัญหาการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมากในหลายสังคมทั่วโลก

**ภาพที่ 2.1** “ดื่มเหล้าได้...” จากคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ได้ให้ข้อมูลความรู้ ปริมาณแอลกอฮอล์จำนวนเท่าใด ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และ ส่งผลกระทบต่ออวัยวะในร่างกาย



<sup>34</sup> Thomas F. Babor, *AUDIT : แบบประเมินปัญหาการดื่มสุราแนวปฏิบัติสำหรับสถานพยาบาลปฐมภูมิ*, แปลโดย ปรีทรรศ ศิลปกิจ และ พันธุ์นภา กิตติรัตน์ไพบูลย์, พิมพ์ครั้งที่ 2 , (กรุงเทพมหานคร : องค์กรอนามัยโลก, 2553).

<sup>35</sup> วันที่ 29 มิถุนายน 2562 นายสุวัชรพงศ์ อายุ 35 ปี ร่วมแข่งขันดื่มเบียร์ในสถานบันเทิงแห่งหนึ่งในจังหวัดเพชรบุรี มีการจัดแข่งดื่มเบียร์ 1 เข็ยอก โดยหลังจากดื่มเบียร์หมดเข็ยอกได้ล้มฟุบลงไปกับพื้นทันที ได้ทำการปั๊มหัวใจแต่ชื้อชีวิตไว้ไม่ได้

#### 2.1.4 ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการบริโภคแอลกอฮอล์

สำนักงานสถิติแห่งชาติ เปิดเผยผลการสำรวจพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร พ.ศ. 2560 จากผลสำรวจ พบว่า จากจำนวนประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไปทั้งสิ้น 55.9 ล้านคน เป็นผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรอบปีที่แล้วประมาณ 15.9 ล้านคน (ร้อยละ 28.4) โดยเป็นผู้ที่ดื่มสม่ำเสมอ 6.98 ล้านคน (ร้อยละ 12.5) และเป็นผู้ที่ดื่มนานๆครั้ง 8.91 ล้านคน (ร้อยละ 15.9) กลุ่มอายุ 25-44 ปี มีอัตราการดื่มสุราสูงสุด (ร้อยละ 36.0) กลุ่มอายุ 20-24 ปี และ 45-49 ปี มีอัตราการดื่มสุราใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 33.5 และ 31.1 ตามลำดับ) กลุ่มผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) มีอัตราการดื่มสุราร้อยละ 15.2 สำหรับกลุ่มเยาวชน (อายุ 15-19 ปี) มีอัตราการดื่มสุราต่ำสุด (ร้อยละ 13.6) โดยกลุ่มผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่มีอายุ 15-19 ปี แม้จะเป็นกลุ่มช่วงอายุที่มีอัตราการดื่มน้อยที่สุดแต่ก็ยังเป็นจำนวนที่มาก จากรายงานสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทยประจำปี 2560 สำรวจพบว่ามีจำนวนผู้ดื่มที่อายุ 15-19 ปี จำนวน 623,773 คน โดยเป็นผู้ดื่มที่มีอายุ 15-17 ปี ถึงจำนวน 283,008 คน<sup>36</sup> ซึ่งเหตุผลของการดื่มแอลกอฮอล์พบว่า มีความแตกต่างกันระหว่างผู้ชายกับผู้หญิง โดยผู้ชายให้เหตุผลในการตัดสินใจดื่มครั้งแรกว่า อยากทดลอง รongลงมาคือเพื่อนชวน สำหรับเหตุผลของผู้หญิงคือ อยากทดลอง รongลงมาคือเพื่อเข้าสังคม และดื่มเพื่อสุขภาพ โดยผู้ชายจะเริ่มดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงอายุที่น้อยกว่าผู้หญิง และมีแนวโน้มว่า ผู้ดื่มทั้งผู้ชายและผู้หญิงจะมีอายุลดน้อยลงเรื่อยๆ โดยสุราไทยและเบียร์เป็นเครื่องดื่มของคนในเขตเมือง ส่วนสุราขาวและขาดองเป็นเครื่องดื่มของคนในเขตชนบท เหตุผลสำคัญที่ทำให้ผู้ดื่มไม่คิดจะเลิกดื่มก็คือ เพราะต้องเข้าสังคม สังสรรค์ และดื่มเพื่อสุขภาพร่างกาย โดยคิดว่า ดื่มเพียงเล็กน้อยไม่เป็นไร ส่วนเหตุผลเกี่ยวกับสุขภาพจิตคือ เพื่อความสนุกสนาน คลายเครียด จากเหตุผลเหล่านี้ ทำให้ได้ข้อสังเกตว่า ผู้ที่ดื่มสุราโดยไม่คิดจะเลิกดื่มนั้น อาจไม่รู้ตัวว่าตนเองกำลังตกอยู่ในสถานะ “ติดสุรา” ไม่ว่าจะทางร่างกายหรือจิตใจก็ตาม โดยมีปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการบริโภคแอลกอฮอล์ ดังนี้<sup>37</sup>

##### 1. ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการเริ่มบริโภคแอลกอฮอล์

1) ความอยากลอง เป็นธรรมชาติของมนุษย์ในการที่อยากจะลองหรือเผชิญกับสิ่งใหม่ๆ โดยเฉพาะในวัยที่ความรู้สึกอยากลองเป็นเรื่องที่ทำนาย ตื่นเต้น สนุกสนาน เช่น ในวัยรุ่น

<sup>36</sup> วิทย์ วิชชดิษฐ, เอ็ดเวิร์ด แม็คแนล, คาริกา ไสงาม และสาวิตรี อัยฉางค์กรชัย, รายงานสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทย ประจำปี พ.ศ. 2560, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร : สหมิตรพัฒนาการพิมพ์, 2562).

<sup>37</sup> โครงการสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน โดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, เรื่องที่ 6 พิษภัยของแอลกอฮอล์ “ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการบริโภคแอลกอฮอล์”. สืบค้นเมื่อ 17 ตุลาคม 2562, จาก <http://saranukromthai.or.th/sub/book/book.php?book=27&chap=6&page=t27-6-infodetail03.html>

2) กลุ่มเพื่อน หลายคนไม่กล้าที่จะปฏิเสธ เมื่อถูกเพื่อนชวนให้ดื่มแอลกอฮอล์ หรือบางคน มีทัศนคติว่า การดื่มแอลกอฮอล์กับกลุ่มเพื่อน หมายถึง การรักพวกพ้องเป็นหนึ่งเดียวกัน ทำให้เกิดความเพลิดเพลิน และความสนุกสนาน

3) สังคมและวัฒนธรรม สังคมไทยมองเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ว่าเป็นเรื่องธรรมดา จะเห็นได้ว่า งานสังสรรค์ งานเลี้ยง งานฉลอง และงานประเพณีต่างๆ แทบทุกงานจะต้องมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนประกอบด้วยเสมอ ทำให้ผู้ที่เติบโตในสังคมลักษณะนี้มองว่า การดื่มเป็นเรื่องธรรมดา เพียงแต่ว่าสำหรับตนเอง จะเป็นโอกาสใดเท่านั้น

4) ความเชื่อ เมื่อใดที่คนเรามีความเชื่อว่า สิ่งที่ตนเองกำลังกระทำไม่เป็นอันตรายต่อตนเอง และสามารถที่จะควบคุมสถานการณ์ได้ เมื่อนั้นจะยังทำให้ความกังวลใจ หรือความกลัวที่จะกระทำสิ่งนั้นๆ ลดน้อยลง และทัศนคตินี้ไปสอดคล้องกับความเชื่อที่มีต่อแอลกอฮอล์ โดยช้านานมาแล้วคนมักจะเชื่อ ในสรรพคุณของยาดอกเห็ด และเชื่อว่า การดื่มแอลกอฮอล์เป็นครั้งคราว หรือประเภตีกีร้อ่อนๆ คงไม่น่าจะเป็นปัญหากับตนเอง

5) กระแสของสื่อโฆษณา ปัจจุบันนี้สื่อต่างๆ มีอิทธิพลต่อวิถีชีวิตของคนอย่างมาก และในเรื่องที่เกี่ยวกับแอลกอฮอล์ จะเห็นว่า มีการแข่งขันทางการค้ากันสูงมาก โฆษณาที่เกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีอยู่มากมาย ซึ่งเป็นกลยุทธ์ของบริษัทผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ที่จะต้องพยายามสร้างสื่อโฆษณาขึ้น เป็นจำนวนมาก เพื่อให้ผู้บริโภคเกิดความรู้สึกอยากลอง และรู้สึกว่า การบริโภคแอลกอฮอล์นั้น เป็นเรื่องที่ดีงาม หรือเป็นเรื่องที่ควรจะมีใจ ในฐานะที่เกิดเป็นคนไทย (ซึ่งจริงๆ แล้ว ไม่มีความเกี่ยวข้องกันเลย) หรือเป็นเรื่องที่ผู้ชายควรจะต้องลอง เพื่อแสดงความเป็นลูกผู้ชายอย่างแท้จริง บางผลิตภัณฑ์จะเจาะจงกลุ่มเป้าหมายพิเศษ เช่น กลุ่มสุภาพสตรี ให้หันมาให้ความสำคัญในการดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น นอกจากสื่อโฆษณาสินค้าเครื่องดื่มแล้ว สื่อในลักษณะบันเทิง เช่น ภาพยนตร์ ละคร หรือแม้กระทั่งเพลง ก็มีส่วนจูงใจผู้ชมให้เกิดความรู้สึกคล้อยตามได้ สิ่งต่างๆ เหล่านี้ รวมทั้งสินค้าที่สะดวกต่อการซื้อหา ที่มีอยู่อย่างดาษดื่น ก็มีส่วนอย่างมาก ต่อการส่งเสริมการบริโภคเครื่องดื่มประเภทนี้

6) ความเครียด คุณสมบัติของแอลกอฮอล์ สามารถทำให้ผู้ดื่มเกิดความรู้สึกผ่อนคลายความทุกข์ และเกิดความรู้สึกค่อนงอ ทำให้ ในหลายๆ ครั้ง การดื่มเพื่อลดความเครียด จึงเป็นเหตุผลอย่างหนึ่งของผู้ดื่ม และยังเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการดื่มอย่างต่อเนื่อง แต่จากการศึกษาพบว่า เมื่อดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณมาก จะทำให้เกิดความรู้สึกตรงกันข้าม คือ ภาวะกระวนกระวาย เครียด หรือหงุดหงิดได้ง่าย โดยเฉพาะช่วงที่ระดับแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเริ่มลดลง

## 2. ปัจจัยที่เสี่ยงต่อการติดแอลกอฮอล์<sup>38</sup>

1) สารแอลกอฮอล์ แอลกอฮอล์เป็นสารที่มีคุณสมบัติ ทำให้เกิดการเสพติดได้ โดยแอลกอฮอล์จะไปกระตุ้นสมอง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความอยาก การเสพติดเป็นวงจรของสมองที่เกี่ยวข้องกับความอยาก ความพึงพอใจ ซึ่งเป็นส่วนของสมอง ที่เกี่ยวข้องกับการติดสารเสพติด ทำให้ผู้เสพเกิดความพอใจ และมีความต้องการใช้ซ้ำอีก หักห้ามใจไม่ได้ ซึ่งนำไปสู่การติดในที่สุด และในหลายๆ ครั้ง ทำให้มีการกลับไปใช้สารนี้ใหม่อีก เพราะความอยาก ปัญหาของการเลิกแอลกอฮอล์จึงไม่ได้ "อยู่ที่ใจ" เพียงอย่างเดียว แต่เป็นเรื่องการทำงานของสมอง ในส่วนของวงจรนี้ร่วมด้วย นอกจากนี้ เมื่อได้มีการบริโภคแอลกอฮอล์ในปริมาณ และในระยะเวลาหนึ่ง จะทำให้เกิดอาการติด "ทางร่างกาย" เกิดขึ้น นั่นคือ เมื่อหยุดดื่ม หรือเพียงแคลดปริมาณการดื่มลง ก็จะทำให้เกิดอาการต่างๆ เหล่านี้ได้ เช่น กระสับกระส่าย หงุดหงิด นอนไม่หลับ ใจสั่น คลื่นไส้ อาเจียน บางรายมีอาการรุนแรง เช่น เกิดภาพหลอน ได้ยินเสียงแว่ว สับสน และมีอาการชักร่วมด้วย ทำให้ต้องดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อระงับอาการเหล่านี้

2) กรรมพันธุ์ ในปัจจุบัน พบว่า มีความสัมพันธ์ระหว่างกรรมพันธุ์กับการติดแอลกอฮอล์

3) ปัจจัยทางชีวภาพอื่นๆ พบว่า ในคนที่มีการตอบสนองต่อแอลกอฮอล์ ในลักษณะที่ต่อฤทธิ์ของสารนี้ อาจต้องบริโภคแอลกอฮอล์ ในปริมาณที่มากกว่าเกณฑ์เฉลี่ย จึงจะทำให้เกิดอาการมึนเมาได้ คนกลุ่มนี้เป็นผู้ที่มีความเสี่ยงสูงมาก ที่จะกลายเป็นคนติดแอลกอฮอล์ เมื่อมีอายุมากขึ้น

4) บุคลิกภาพ บุคคลที่มีลักษณะบุคลิกภาพ แบบประหม่า วิตกกังวล ไม่มั่นใจ และถ้าการบริโภคแอลกอฮอล์ ช่วยทำให้สิ่งเหล่านี้หายไป เช่น ทำให้รู้สึกกล้า และมั่นใจมากขึ้น จะเป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงสูงต่อการติดแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ บุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบต่อต้านสังคม เช่น ชอบความ ก้าวร้าว รุนแรง ไม่เกรงใจ และไม่เคารพสิทธิของผู้อื่น ไม่รู้จักคิดในสิ่งที่ตนเองกระทำต่อผู้อื่น ก็เป็นอีกกลุ่มหนึ่ง ที่มีความเสี่ยงต่อการเป็นคนติดแอลกอฮอล์เช่นกัน

## 3. ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการบริโภคแอลกอฮอล์อย่างต่อเนื่อง<sup>39</sup>

1) การเรียนรู้ การเรียนรู้ว่าเมื่อตนเองได้บริโภคแอลกอฮอล์แล้ว ทำให้เกิดความสุข ความพึงพอใจ จะเป็นเหตุที่ทำให้เกิดความ อยาก และมีการบริโภคแอลกอฮอล์อย่างต่อเนื่อง เรียกว่า อาการติดใจ ซึ่งความสุขความพึงพอใจเหล่านี้ จะสัมพันธ์กับช่วงเวลา ที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงขึ้น หลังจากเริ่มบริโภคได้ไม่นาน

<sup>38</sup> อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 34.

<sup>39</sup> อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 34.

2) ความเครียด คนที่เครียดง่าย ขาดทักษะในการปรับตัว หรือแก้ไขปัญหา อาจพบว่า การบริโภคแอลกอฮอล์ช่วยทำให้ลืมความเครียดได้ชั่วคราว ในขณะที่ยังคงขาดทักษะในการแก้ไขปัญหาชีวิต คนเหล่านี้นั้นจะหันมาพึ่งแอลกอฮอล์ จนเกิดการติดขึ้นได้ในที่สุด

3) ภาวะคือต่อฤทธิ์แอลกอฮอล์ เมื่อบริโภคแอลกอฮอล์ไปได้ระยะหนึ่ง จะเกิดการคือต่อฤทธิ์แอลกอฮอล์ขึ้น อาจเป็นเพราะเกิดการเผาผลาญของแอลกอฮอล์ในร่างกายได้มากขึ้น ทำให้ฤทธิ์ต่าง ๆ ของแอลกอฮอล์หมดไปอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ต้องดื่มในปริมาณที่มากขึ้น หรืออาจเกิดจากการที่ร่างกาย โดยเฉพาะสมองของเรา มีการปรับตัวในลักษณะที่เคยชิน ต่อฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ ทั้งหมดนี้จะนำไปสู่การบริโภคแอลกอฮอล์ในปริมาณที่มากขึ้น เพื่อให้ได้ฤทธิ์ที่พึงประสงค์ดั้งเดิม

4) ภาวะขาดแอลกอฮอล์ เกิดอาการเช่นเดียวกับภาวะขาดสารเสพติดทั่ว ๆ ไป หรือที่เรียกกันว่า อาการลงแดง เนื่องจากการบริโภค แอลกอฮอล์ในปริมาณหนึ่งอย่างต่อเนื่อง จะเกิดผลต่อการปรับตัวของสมอง ดังนั้นเมื่อปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายลดลง จึงส่งผลต่อการทำงานของสมอง ทำให้เกิดอาการกระสับกระส่าย มือสั่น นอนไม่หลับ และต้องหวนกลับมาดื่มแอลกอฮอล์เพื่อระงับอาการเหล่านี้

#### 2.1.5 การวินิจฉัยอาการมึนเมาจากแอลกอฮอล์

เมื่อเกิดความเสียหายหรือติดขึ้นโดยมีเหตุอันสงสัยว่าผู้กระทำหรือผู้ถูกกล่าวหา มีภาวะเมาสุราหรือไม่นั้น การวินิจฉัยหรือตรวจพิสูจน์จึงมีความสำคัญ เนื่องจากบทลงโทษของผู้กระทำผิดในกรณีเมาแล้วขับนั้นมีบทลงโทษที่หนักมากขึ้น ทำให้การทราบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่แน่ชัดของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายนั้นจะส่งผลต่อการกำหนดโทษในกระบวนการพิจารณาคดีในชั้นศาลให้เกิดความเหมาะสมต่อการกระทำผิดในแต่ละกรณี สำหรับการวินิจฉัยคนเมา สามารถทำได้หลายวิธี ดังนี้

1. การตรวจร่างกายภายนอก<sup>40</sup> โดยเบื้องต้นอาจสังเกตได้จากลักษณะภายนอก คนเมาบางคนอาจมีลักษณะเสื้อผ้า เครื่องแต่งกายที่ยับยู่ สกปรก อันเนื่องมาจากเวลาเมาแล้วจะขาดความระมัดระวังความสะอาด หรือสังเกตจากการดมกลิ่น เมื่อตรวจคนเมาหรือผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จะได้กลิ่นแอลกอฮอล์จากลมหายใจหรือจากปากเวลาพูด และการตรวจร่างกาย ลักษณะของคนเมาอาการที่ปรากฏจะเป็นอาการของทางระบบสมองแทบทั้งสิ้น เนื่องจากเป็นที่ทราบแล้วว่าแอลกอฮอล์ภายหลังจากที่ถูกดูดซึมเข้ากระแสโลหิตก็จะไหลเข้าสู่ Portal circulation เข้าตับแล้วออกทาง Inferior Vena Cava เข้าสู่หัวใจไปสู่ปอดโดยทาง Pulmonary systemic circulation แล้วกระจายไปสู่อวัยวะต่างๆ ของร่างกาย ซึ่งไปได้เร็วที่สุดคือ สมอง ดังนั้นอาการที่ปรากฏเป็นอาการของสมอง

<sup>40</sup> วรณิศ คงมีผล. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 24.



บวม มีอาการที่เห็นได้ชัดเจนคือ เดินไม่ตรง ให้เดินแบบเท้าต่อเท้าจะทำไม่ได้ จะเดินโซเซเป็นแบบเมาค่สั้น ตรวจสอบเช็คอากาบบางอย่าง เช่น ให้เดินเป็นเส้นตรง ซึ่งคนเมามากจะเดินไม่เป็นเส้นตรง ทำ Finger to nose test , Finger to finger test. ไม่ได้ Rhomberg's sign ให้ผลบวก (ยืนหลับตาแล้วเหยียดแขนตรงไปข้างหน้าจะล้มลง) หรือให้พูดคำบางคำที่เล่นลิ้นหรือเล่นอักษรจะพูดไม่ได้ เช่น “เรื่อบหลวงปล่องเหลือง, ซามเขี้ยวว่าเช่า ซามขวาคล้ำค่า, ถือปิ่นแบกปูนไปโบกตึก” เป็นต้น สำหรับอาการปรากฏทางอวัยวะอื่นก็มีบ้าง เช่น อาการทางระบบทางเดินอาหาร จะมีอาเจียน, อาการทางระบบปัสสาวะ จะปัสสาวะบ่อยๆ, ทางระบบหายใจจะได้กลิ่นของแอลกอฮอล์ บางรายอาจมีอาการเหนื่อยหอบ หายใจติดขัดเหล่านี้เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม อาการแสดงดังกล่าว อาจจะไม่ครบทุกอย่าง เพราะการเกิดอาการขึ้นอยู่กับระดับของการเมาและความคงทนฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ของแต่ละคน และในทางปฏิบัติจริง ๆ แล้วคงจะไม่ต้องทดสอบตามวิธีข้างต้น แต่จะใช้การสังเกตและจดบันทึกความผิดปกติที่พบ เช่น ลักษณะการเดินมาหาเราไม่ตรง มีอาการเซ หรือขณะพูดคุยซักประวัติจะได้กลิ่นแอลกอฮอล์จากลมหายใจ หรือขณะเซ็นซ์ชื่อพบมีอาการมือสั่น เป็นต้น ซึ่งคงจะต้องตรวจทางห้องปฏิบัติการยืนยันต่อไป

2. การตรวจแอลกอฮอล์จากลมหายใจ โดยใช้เครื่องตรวจวิเคราะห์แอลกอฮอล์จากลมหายใจ (Breathalyzer method) เช่น เครื่อง Alcotest, drunkometer เป็นต้น หลักการของเครื่องวิเคราะห์แอลกอฮอล์จากลมหายใจ คือ ให้ผู้ถูกตรวจเป่าลมหายใจเข้าเครื่องมือซึ่งมีตัวตรวจจับแอลกอฮอล์อยู่ ตัวตรวจจับนี้เมื่อได้รับแอลกอฮอล์จากลมหายใจจะมีการแปรสภาพ ซึ่งอาจจะมองเห็นได้ เช่น การเปลี่ยนสีของสารเคมี หรือวัดได้จากพลังงาน เช่น กระแสไฟฟ้า การเปลี่ยนสภาพนี้จะถูกตัดแปลงให้รายงานออกมาที่หน้าปัดของเครื่องในรูปของค่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentration: BAC) ทั้งนี้โดยอาศัยการคำนวณจากค่าความสัมพันธ์ระหว่างแอลกอฮอล์ในเลือดกับลมหายใจ ซึ่งมีผู้ค้นคว้าพบมานานแล้วว่า ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดขณะใดขณะหนึ่งจะสูงเป็น 2100 เท่าของปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจในขณะเดียวกัน ปัจจุบันมีการผลิตเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจขึ้นหลายรูปแบบ ความแตกต่างอยู่ที่ตัวตรวจจับที่ใช้ ซึ่งอาจแบ่งได้เป็น 4 ประเภทคือ<sup>41</sup>

1) ตัวตรวจจับเป็นสารเคมีใช้อ่านสีที่เปลี่ยนไป ลักษณะเป็นหลอดแก้วต่อกับลูกโป่ง หลอดหนึ่งใช้ได้เพียงครั้งเดียว

<sup>41</sup> นันทนา ทองระอา, “การศึกษาความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุจากรถทางบกในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะเภสัชศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), น. 40 – 41.



2) ตัวตรวจจับที่ใช้หลักไฟฟ้า - เคมี (Elector – chemical sensor) ประกอบด้วยเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cell) บรรจุสารเคมีกับขั้วไฟฟ้า สารเคมีจะทำหน้าที่ดูดซับแอลกอฮอล์เปลี่ยนให้เป็นกรดอะซิติกและกระแสไฟฟ้าซึ่งจะวิ่งไปที่ขั้วไฟฟ้า กระแสไฟฟ้านี้เกิดขึ้นมากน้อยตามปริมาณของแอลกอฮอล์ในลมหายใจ จุดอ่อนของเครื่องอยู่ที่เซลล์เชื้อเพลิงมีอายุการใช้งานประมาณ 1 ปี ก็ต้องเปลี่ยน มีทั้งแบบพกพา (Mobile) และแบบตั้งประจำ (Stationary)

3) ตัวตรวจจับที่เป็นกึ่งตัวนำ (Semi – conductor sensor) แอลกอฮอล์ในลมหายใจเมื่อสัมผัสตัวตรวจจับชนิดนี้ สามารถใช้ได้โดยไม่ต้องกังวลเรื่องอายุการใช้งาน

4) ตัวตรวจจับประกอบด้วย แสงอินฟรา - เรด เมื่อเป่าลมหายใจเข้าเครื่องผ่านแสงอินฟรา - เรด ที่จับคลื่นไว้เฉพาะเอทานอล เอทานอลก็จะดูดแสงเอาไว้ จำนวนแสงที่ถูกดูดไว้จะแปรผันตามปริมาณแอลกอฮอล์ ตัวตรวจจับมีอายุการใช้งานได้นานหลายปี เครื่องแบบนี้มีข้อดีที่มีความจำเพาะเจาะจงสูงมาก มีแบบตั้งประจำแต่ได้ตัดแปลงให้มีขนาดกระทัดรัดจนสามารถพกพาไปได้ด้วย สามารถพิมพ์ผลเพื่อใช้เป็นพยานศาลได้

3. การตรวจแอลกอฮอล์จากเลือด การตรวจหาปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดนี้ถือว่าเป็นการวินิจฉัยที่แน่นอน และเป็นการชี้ขาดว่าบุคคลนั้นมีแอลกอฮอล์ในเลือดเท่าใด โดยปัจจุบันเครื่องมือที่ใช้ตรวจ คือ Gas Chromatography เป็นวิธีที่ทันสมัยที่สุด และดีที่สุดในขณะนี้ โดยวิธีวิเคราะห์หาปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ใช้วิธี GC – Head Space Technique โดยฉีด Vapor phase ของตัวอย่างที่ต้องการตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์เข้าไปใน GC – column (Parapack Q) แล้วเครื่องจะให้ผลออกมาบน recorder ในรูปของ Peak ซึ่งมีความสูงเป็นสัดส่วนโดยตรงกับปริมาณของแอลกอฮอล์ที่ฉีดเข้าไป สามารถนำไปคำนวณหาปริมาณแอลกอฮอล์ในตัวอย่างไม่ได้โดยเทียบกับความสูงของ Peak ของ Standard ที่ทราบความเข้มข้นแน่นอน ในการทำงานถ้าต้องการผลที่แม่นยำมากขึ้น อาจใส่ internal standard เข้าไปด้วย ซึ่งปกติใช้ Isopropyl alcohol ซึ่งเมื่อฉีดเข้า GC – column แล้วจะให้ Peak อีก Peak หนึ่งใกล้เคียงกับ Peak ของแอลกอฮอล์ ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดสามารถคำนวณได้จาก Peak ratio (สัดส่วนความสูงของ Peak alcohol หารด้วยความสูงของ Peak Isopropyl alcohol) โดยนำไปเทียบกับ Peak ratio ของ Standard ที่ทราบความเข้มข้นแน่นอน<sup>42</sup>

4. การตรวจแอลกอฮอล์จากปัสสาวะ (Urine Alcohol Analysis) การตรวจวิธีนี้ นิยมทำกันมากในประเทศอังกฤษ และได้ผลเชื่อถือได้เช่นเดียวกับการตรวจจากเลือด โดยการตรวจใช้กรรมวิธีทำนองเดียวกับการตรวจเลือด แอลกอฮอล์ในปัสสาวะมักจะมีมากกว่าแอลกอฮอล์ในเลือด<sup>43</sup>

<sup>42</sup> วรนิติ คงมีผล. *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 24*. น. 717.

<sup>43</sup> สมประสงค์ ปราบณาคี, *นิติวิทยาศาสตร์ว่าด้วยการพิสูจน์หลักฐาน*, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การศาสนา, 2518), น. 189.

### 2.1.6 แอลกอฮอล์กับการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร

การเกิดอุบัติเหตุทางจราจรเป็นปัญหาใหญ่ของทุกเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ปัญหาเหล่านี้อาจเนื่องมาจากการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะ สภาพถนน สภาพของยานพาหนะและที่สำคัญ คือ บุคคลที่ใช้รถใช้ถนนมีการเสพสุราหรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ จากการตรวจศพที่ภาควิชานิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาลพบว่าจำนวนคนที่ตายจากอุบัติเหตุจราจรประมาณ 33% มีแอลกอฮอล์ในเลือด<sup>44</sup>

ผลกระทบต่อการควบคุมยานพาหนะ แอลกอฮอล์มีผลต่อการทำงานของอวัยวะระบบต่าง ๆ ของร่างกาย โดยแอลกอฮอล์มีฤทธิ์ไปกดการทำงานของระบบประสาทเป็นผลให้การทำงานของร่างกายช้าลง ประสาทหย่อนสมรรถภาพ การรับรู้ภาพ แสงและสีของสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง ขอบเขตการมองเห็นแคบลง ทำให้เห็นภาพการจราจรไม่พอ การคาดคะเนระยะผิดไปมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ต่อความสามารถในการขับรถ มีดังนี้<sup>45</sup>

1. ทำให้ผลต้วง่าย ไม่มีสมาธิที่จะระมัดระวังในการขับรถ คนดื่มสุราที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มักจะขาดความระมัดระวังในการขับรถ เช่น คุยเพลิน มองเพลิน สำหรับคนที่ดื่มแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลต่อการสังเกตว่ารถยนต์ที่อยู่ข้างหน้านั้นจอดอยู่หรือกำลังแล่นเหล่านี้ จะเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
2. การตัดสินใจผิดพลาด ตามธรรมชาติการขับรถต้องการตัดสินใจรีบด่วนที่จะแก้ปัญหาเฉพาะหน้า เช่น กรณีมีรถจอดขวางหน้าในระยะกระชั้นชิดก็ต้องตัดสินใจว่า ถ้าหลบพนักก็หลบหรือถ้าห้ามล้อพนักก็ห้ามล้อ คนที่เมาสุรานั้นมักตัดสินใจผิดพลาด
3. มีผลต่อระยะเวลาการตัดสินใจ ซึ่งระยะเวลาการตัดสินใจ (reaction time) หมายถึง ระยะเวลาสมองสั่งงานจนถึงเวลาที่ร่างกายทำตามที่สมองสั่ง เช่น เวลาขับรถผ่านไฟ เมื่อตาเห็นไฟแดงแล้วสมองสั่งงานให้เท้าเหยียบเบรค ระยะเวลาที่สมองสั่งจนถึงเวลาที่เท้าแตะเบรคเป็นระยะเวลาตัดสินใจ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.75 วินาที สำหรับคนที่เมาสุราจะมีระยะเวลาการตัดสินใจ นานกว่าคนปกติ
4. การเคลื่อนไหวของร่างกายเป็นไปไม่ดี คนเมาที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 90 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ การควบคุมการเคลื่อนไหวของแขนและขาเป็นไปไม่ได้ตามปกติ
5. การได้ยินและการเห็นมีความผิดปกติ ดังนี้

<sup>44</sup> เลียงชัย จตุรัส, *อ้างแล้ว เชนงรรถที่ 2*.

<sup>45</sup> ปกครอง เปรมดิษฐกุล, “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย,” สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558. น. 8-9.

5.1 การปรับม่านตาในความมืดจะกินเวลานานกว่าปกติ

5.2 การปรับภาพจากลูกตาทั้งสองถูกรบกวนเมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ซึ่งหมายถึงอาจทำให้เห็นภาพเป็นสองภาพหรือเป็นภาพเดียวแต่ไม่ชัด

5.3 การกระระยะความลึกผิดไป เมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป

5.4 การเห็นแสงไฟที่เคลื่อนไหวน้อยลง พบได้เมื่อปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

5.5 ความรู้สึกสัมผัสของผิวหนังช้า เมื่อขับรถเร็วก็ไม่ค่อยรู้ถึงการเสียดสีของลมที่ผิวหนัง

5.6 หูอื้อ คนเมาจึงต้องพูดเสียงดังขณะขับรถการได้ยินเสียงรถคันอื่นจึงไม่ดี

ตารางที่ 2.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด(ม.ก.%)	สมรรถภาพในการขับรถ	สมรรถภาพในการขับรถ
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา
50	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 8% เป็นระดับที่เริ่มถือว่าการขับขี่จะเป็นอันตราย	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
80	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 12% มีผลต่อคนขับรถทุกคน	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
100	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 15% มีผลต่อคนขับรถทุกคนและการขับรถจะแย่ลงอย่างรวดเร็ว	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 6 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
150	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 33%	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา

มากกว่า 200	สมรรถภาพลดลงเป็นสัดส่วนกับระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูญเสียการควบคุมการทำงานของกล้ามเนื้อ	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 50 เท่า ของคนที่ไม่ดื่มสุรา
-------------	--	--

ที่มา : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

## 2.2 แนวคิดและทฤษฎีการใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาในสังคม

ปัจจุบันหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนได้จัดกิจกรรมหรือโครงการต่างๆเพื่อร่วมกันรณรงค์หรือสนับสนุนพฤติกรรมดีไม่ขับอย่างต่างเนื่องทุกปี โดยเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการเตือนสติให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและต่อตนเอง เพื่อป้องกันและต้องการลดจำนวนความเสียหายหรือความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอันมีสาเหตุจากการเมาแล้วขับ แต่เครื่องมือสำคัญที่จะนำมาแก้ไขปัญหาดังกล่าวคือ การใช้มาตรการทางกฎหมายมาเป็นเครื่องมือในการบังคับให้ปฏิบัติตาม และมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน เนื่องจากกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ที่สังคมกำหนดขึ้นมาเพื่อใช้บังคับกับคนทุกคนเพื่อให้มีแบบแผนความประพฤติหรือแนวทางการดำเนินชีวิตเป็นไปในทางที่สอดคล้องกับวิถีทางของสังคมนั้น กฎหมายจึงเป็นทั้งเครื่องมือของรัฐในการวางแนวทางการดำเนินงานรวมถึงการจำกัดหรือห้ามการกระทำที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งที่สังคมต้องการคุ้มครองหรือปกป้อง

### 2.2.1 ทฤษฎีและแนวคิดกฎหมายกับสังคม

กฎหมายและสังคม พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 กำหนดคำนิยามความหมายของคำว่า “กฎหมาย” ไว้ว่า กฎหมาย (กฎ) น. กฎ ที่สถาบัน หรือ ผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐตราขึ้น หรือ ที่เกิดขึ้นจาก จารีตประเพณี อันเป็นที่ยอมรับนับถือ เพื่อ ใช้ในการบริหารประเทศ เพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตาม หรือ เพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หรือระหว่างบุคคลกับรัฐ

กฎหมาย คือ สิ่งที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นมาตรการควบคุมสังคม เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างมนุษย์ในสังคม เซาว์โต , กิลแลม, เค็มพิน, สต็อกตัน และแวนเบอร์<sup>46</sup>

กฎหมาย คือ ข้อบังคับซึ่งรัฐบัญญัติไว้ให้ประชาชนปฏิบัติตาม ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษ<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Chtado, Gillam, Kempin, Stockton & Weber, 1965, p. 4

<sup>47</sup> พิชญ์ รพินทร์, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), น. 12.

กฎหมาย คือ บรรดาลักษณะข้อบังคับทั้งหลาย ที่ใช้บังคับความประพฤติของบุคคล โดยมีความมุ่งหมายจะคุ้มครองประโยชน์ทั่วไปของมนุษย์<sup>48</sup>

กฎหมาย คือ ข้อบังคับของรัฐซึ่งกำหนดความประพฤติของมนุษย์ถ้าฝ่าฝืนจะได้รับผลร้ายหรือถูกลงโทษ<sup>49</sup>

มีคำกล่าวภาษาลาตินบทหนึ่งกล่าวไว้ดังนี้ "Ubi societas, ibi jus" ซึ่งมีความหมายว่า "ที่ไหนมีสังคม ที่นั่นมีกฎหมาย" กล่าวคือ เมื่อมนุษย์มาอยู่รวมกันเป็นหมู่คณะในลักษณะที่ถาวรก็จะต้องมีกฎเกณฑ์ที่ถือปฏิบัติกันในสังคมนั้น ๆ เพื่อให้มนุษย์สามารถอยู่ด้วยกันได้อย่างปกติสุข เมื่อสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไป จารีตประเพณีเดิม ย่อมไม่เพียงพอที่จะช่วยแก้ปัญหาที่สลับซับซ้อน จึงจำเป็นที่ต้องมีกฎหมายลายลักษณ์อักษรออกมาเพื่อแก้ปัญหาเป็นเรื่องราวไปมีการใช้เหตุผลซึ่งตรงเพื่อชี้ขาดข้อพิพาท เกิดเป็นหลักกฎหมายต่าง ๆ มีกระบวนการบัญญัติกฎหมายที่เป็นกิจจะลักษณะ ฉะนั้น กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในสังคมสมัยใหม่ จึงมีทั้งกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรและกฎหมายที่ปรากฏอยู่ในรูปของจารีตประเพณี ในสังคมไทยมีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนาน และมีกฎหมายที่ใช้เป็นแบบแผนควบคู่กับสังคมไทยมาโดยตลอด โดยได้ปรับเปลี่ยนให้เหมาะกับสังคมไทยในแต่ละยุคแต่ละสมัย<sup>50</sup>

วัตถุประสงค์ของกฎหมายในสังคม สังคมจำเป็นต้องมีกฎหมายไว้สำหรับจัดระเบียบสังคม กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสถาบันต่างๆ ในสังคม และระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ในสังคมด้วยกัน การจัดระเบียบหรือกำหนดเกณฑ์ต่าง ๆ นี้ก็เพื่อให้เกิดผลดีต่อมนุษย์ในสังคมตลอดจนความเจริญก้าวหน้าในสังคม กฎหมายเป็นสิ่งที่สังคมมนุษย์ได้สร้างขึ้นมาเพื่อสังคมส่วนรวม มิใช่เพื่อตัวมนุษย์เองโดยตรง กฎหมายจึงมิใช่สิ่งที่เปลี่ยนแปลงไม่ได้<sup>51</sup> (ศรีราชา เจริญพานิช, 2544 อ้างถึงในมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช , 2544, หน้า 315-316) วัตถุประสงค์ของกฎหมายควรจัดให้มีเพียงเพื่อสิทธิของมนุษย์ทุกรูปทุกนามดำเนินไปอย่างราบรื่น บทบาทของ

<sup>48</sup> เอกุต์ , ขุนประเสริฐ สุขมาตรา และผู้แต่งร่วม, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2477), น. 13.

<sup>49</sup> หยุค แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533), น. 37.

<sup>50</sup> วรวุฒิ คำปาดะ, "ทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยา," บทความคณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

<sup>51</sup> ศรีราชา เจริญพานิช, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 31, (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2544), น. 315-316.



กฎหมายจึงควรจะเป็นเพียงบทสำหรับห้ามมิให้ใครทำอะไร รัฐจึงควรให้เสรีภาพแก่ประชาชนมากที่สุดเท่าที่จะไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและความอยู่รอดของสังคมส่วนรวม<sup>52</sup>

สังคมเป็นที่รวมของคนหมู่มากอาจมีทั้งคนดีและคนชั่วปะปนกันอยู่ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการวางระเบียบหรือกฎเกณฑ์แห่งความประพฤติของมนุษย์ในสังคมเพื่อให้มนุษย์สามารถใช้ชีวิตร่วมกันอย่างสงบสุข ระเบียบหรือกฎเกณฑ์เหล่านี้มีอยู่หลายอย่างด้วยกัน ได้แก่ ศีลธรรม ศาสนา จารีตประเพณีและกฎหมายกฎหมาย คือ กฎเกณฑ์ที่กำหนดความประพฤติของบุคคลในสังคมซึ่งบุคคลจะต้องปฏิบัติตามหรือควรปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะได้รับผลร้ายหรือไม่ได้รับผลดีที่เป็นสภาพบังคับโดยเจ้าหน้าที่ในระบบกฎหมาย

ทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยา<sup>53</sup> ทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยาเป็นทฤษฎีทางนิติปรัชญาที่เน้นบทบาทความสัมพันธ์ของกฎหมายต่อสังคม เป็นการพิจารณาถึงบทบาทหน้าที่ของกฎหมายยิ่งกว่าการพิจารณาแต่เนื้อหาของกฎหมายซึ่งเป็นนามธรรม และที่สำคัญเป็นการเน้นบทบาทของกฎหมายไปในทางที่มุ่งสร้างกฎหมายให้เป็นกลไกของการปกป้องผลประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนบุคคล รูดอล์ฟ ฟอน เยียร์ริง (Rodolf Von Ihering) นักนิติศาสตร์ชาวเยอรมันซึ่งเป็นที่ตั้งทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยาได้วางหลักพื้นฐานทฤษฎีนี้ว่า กฎหมายเป็นเพียงกลไกหรือวิธีการ (mean) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการ (end) โดยกฎหมายต้องเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพของสังคม และกลไกของกฎหมายมีบทบาทในการสร้างความสมดุล หรือการจัดลำดับชั้นความสำคัญระหว่างประโยชน์ของเอกชนกับประโยชน์ของสังคม ต่อมา ลีออน ดิวกี (Leon Duguit) นักนิติศาสตร์ชาวฝรั่งเศส และ รอสโก พาวด์ (Ronscoe Pound) ได้วางทฤษฎีอื่นเสริมทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยาให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดย Pound สร้างทฤษฎีวิิศวกรรมสังคม (Social Engineering Theory) ขึ้นจากการพิจารณาว่ากฎหมายเป็นกลไกหรือเครื่องมือที่สร้างขึ้นเพื่อคานผลประโยชน์ต่าง ๆ ในสังคมเพื่อให้เกิดความสมดุล เสมือนเป็นการก่อสร้างหรือกระทำวิศวกรรมสังคม และผลของการพิจารณาบทบาทของกฎหมายเช่นนี้ ทำให้มีการสร้างหรือตรากฎหมายในลักษณะเข้าไปแทรกแซงการจัดระเบียบทางเศรษฐกิจหรือถ่วงดุลผลประโยชน์ต่าง ๆ ในสังคมให้มีความเสมอภาค หรือเป็นธรรมมากขึ้น

ดังนั้น เราอาจมองทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยาได้ 2 ประการ คือ ทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยาเป็นทฤษฎีในแง่ต้นกำเนิด (origin) ของกฎหมายซึ่งมองว่ากฎหมายเป็นผลิตผลของสังคม และทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยา พิเคราะห์อิทธิพลของกฎหมายที่มีต่อสังคม และ

<sup>52</sup> กฤตพงศ์ ไรจน์รุ่งศิริธร, “สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี,” (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, 2549). น. 23.

<sup>53</sup> วรวิมล คำปาละ, *อ้าวแล้ว เจริญรรถที่ 47*.



กฎหมายเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการควบคุมพฤติกรรมของสังคมหรือเป็นวิศวกรรมสังคมหรือเป็นทฤษฎีที่ใช้ในการจัดระเบียบสังคม<sup>54</sup>

## 2.2.2 แนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

กฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ที่ถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อเป็นบรรทัดฐานและบังคับใช้กับคนทุกคนในสังคมหรือรัฐนั้น โดยมีวัตถุประสงค์ไว้สำหรับจัดระเบียบสังคมและมีแบบแผนความประพฤติไปในทิศทางเดียวกัน กฎหมายจึงเป็นทั้งเครื่องมือสำคัญของรัฐในการวางแนวทางระเบียบแบบแผนรวมถึงการจำกัดหรือห้ามการกระทำที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งที่สังคมต้องการคุ้มครองหรือปกป้อง ดังนั้นการกำหนดกฎเกณฑ์หรือบทบัญญัติกฎหมายแต่ละบทนั้นย่อมมีความสำคัญต้องมีประสิทธิภาพสอดคล้องต่อวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ในการกำหนดขึ้น

ลักษณะของกฎหมายในปัจจุบันสามารถจำแนกลักษณะของกฎหมายได้ 4 ประการ คือ<sup>55</sup>

1. กฎหมายต้องมีลักษณะเป็นกฎเกณฑ์ ที่ว่าต้องเป็น "กฎเกณฑ์" (NORM) นั้นหมายความว่า กฎหมายต้องเป็นข้อบังคับที่เป็นมาตรฐาน (STANDARD) ที่ใช้วัดและใช้กำหนดความประพฤติของสมาชิกของสังคมได้ว่าถูกหรือผิด ให้กระทำการได้หรือห้ามกระทำการ ในกรณีให้กระทำการ เช่นผู้มีเงินได้ต้องเสียภาษีให้รัฐบาล หรือชายที่มีอายุครบ 20 ปีบริบูรณ์ต้องไปรับการเกณฑ์ทหาร ในกรณีที่ห้ามมิให้กระทำการ เช่น ห้ามทำร้ายผู้อื่นหรือเอาทรัพย์สินของผู้อื่นไปโดยเขาไม่อนุญาต ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ยอมปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ถือเป็นสิ่งที่ผิดและจะถูกกลงโทษ ดังนั้น สิ่งใดที่ไม่มีลักษณะเป็นกฎเกณฑ์ที่เป็นข้อบังคับมาตรฐานความประพฤติของมนุษย์ในสังคม สิ่งนั้นก็ไม่ใช่กฎหมาย ตัวอย่างเช่น ในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรี รัฐบาลได้ประกาศเชิญชวนคนไทยให้สวมหมวกและให้นุ่งผ้าซิ่นแทนผ้าโจงกระเบน ประกาศนี้แจ้งให้ประชาชนทราบว่ารัฐบาลนิยมให้ประชาชนปฏิบัติอย่างไร มิใช่บังคับ หรือ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเชิญชวนคนไทยปลูกต้นไม้เนื่องในโอกาสพิเศษ หรือคำเชิญชวนของนายกรัฐมนตรีที่ขอให้คนไทยช่วยกันประหยัด เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ข้อกำหนดที่มีลักษณะบังคับว่าสิ่งใดผิดสิ่งใดถูกจึงไม่ใช่กฎหมาย

2. กฎหมายต้องกำหนดความประพฤติของบุคคล กฎหมายต้องกำหนดถึงความประพฤติของบุคคล ความประพฤติ(BEHAVIOR) ในที่นี้ได้แก่การเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายภายใต้การควบคุมของจิตใจ รวมไปถึงกระทำการหรืองดเว้นกระทำอย่างใดที่ต้องอาศัยร่างกายเคลื่อนไหว

<sup>54</sup> วรวิทย์ คำปาละ, *อ้าวแล้ว เจริญรถที่ 47*.

<sup>55</sup> วิษณุ ฐานา แสงสุข และฐิติพร ลิ้มแหลมทอง, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2557), น. 15 – 17.

3. กฎหมายต้องมีสภาพบังคับ กฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดความประพฤติของมนุษย์ เพื่อให้มนุษย์จำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ จึงจำเป็นต้องมีสภาพบังคับในกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์กฎหมายใดไม่มีสภาพบังคับ ไม่เรียกว่าเป็นกฎหมาย สภาพบังคับ(SANCTION) ของกฎหมายคือโทษต่าง ๆ ในกฎหมาย ถ้าเป็นสภาพบังคับอาญา ได้แก่ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน ส่วนสภาพบังคับของกฎหมายแพ่ง ได้แก่การกำหนดให้การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายนั้นตกเป็นโมฆะหรือโมฆียะ

4. กฎหมายต้องมีกระบวนการบังคับที่เป็นกิจจะลักษณะ กฎหมายมีสภาพบังคับ แต่ทั้งนี้สภาพบังคับของกฎหมายนั้นจะต้องมีกระบวนการที่แน่นอนโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในอดีตการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายบางครั้งใช้ระบบตาต่อตา ฟันต่อฟัน ทำร้ายเขาตาบอด คนถูกทำร้ายมีสิทธิทำให้ตาของคนที่ทำร้ายตาบอดได้เช่นเดียวกัน แต่ในการปกครองสมัยใหม่ี่เป็นการปกครองแบบรวมศูนย์อำนาจไว้ กล่าวคือรัฐเป็นศูนย์รวมอำนาจ ทั้งการออกกฎหมายก็จะออกมาจากรัฐการบังคับใช้กฎหมายก็ต้องกระทำโดยรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ รัฐสมัยใหม่จะไม่ยอมให้มีการบังคับกฎหมายโดยประชาชน เพราะจะทำให้คนที่แข็งแรงกว่าใช้กำลังบังคับคนที่อ่อนแอกว่า ซึ่งจะทำให้สังคมวุ่นวาย และเนื่องจากกฎหมายมีกระบวนการบังคับที่เป็นกิจจะลักษณะเช่นนี้จึงทำให้กฎหมายมีลักษณะเป็นกฎเกณฑ์ควบคุมความประพฤติของมนุษย์ซึ่งแตกต่างจากศีลธรรม ศาสนา หรือจารีตประเพณี กระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่รวมศูนย์อยู่ที่รัฐนี้กระทำโดยผ่านองค์กรต่างๆ เช่น ตำรวจ อัยการ ศาลราชทัณฑ์ เป็นต้น

วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ ได้สรุปถึงลักษณะของกฎหมายที่มีประสิทธิภาพควรมีลักษณะดังต่อไปนี้<sup>6</sup>

1. กฎหมายนั้นต้องมีความชัดเจน และแน่นอนพอสมควร
2. ข้อความในกฎหมายนั้นจะต้องไม่ฝ่าฝืนธรรมชาติหรือหกหาญความรู้สึกลับของบุคคลที่ถูกบังคับมากเกินไป
3. กฎหมายนั้นต้องไม่ทำให้เสียประโยชน์แก่ผู้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามมากเกินไป
4. ต้องคำนึงถึงกระบวนการและองค์การในการบังคับใช้ตามกฎหมาย
5. จะต้องคำนึงบรรยากาศในสังคมที่เอื้ออำนวยในการเคารพกฎหมายและการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง

<sup>6</sup> กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการฝ่ายปกครอง : ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอดุสิต จังหวัดอุบลราชธานี,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2535), น. 423 – 424.

นอกจากนี้การที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้นในการบังคับใช้จะต้องมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ต้องมีขั้นตอนในการตรากฎหมายที่เป็นไปตามหลักเหตุผลและความเป็นธรรม
2. เมื่อกฎหมายกำหนดสิทธิหรือหน้าที่ขึ้นใหม่ สิทธิหรือหน้าที่ต้องได้รับการโฆษณาเผยแพร่ให้เป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวาง
3. เมื่อการประกาศใช้บังคับกฎหมายต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายด้วย
4. การใช้กฎหมายต้องเป็นไปอย่างถูกต้องตามนิติวิธี
5. การบริหารงานยุติธรรมต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

บทบาทของกฎหมาย ในสังคมปัจจุบันไม่ว่าจะจัดอยู่ในระบบกฎหมายใด กฎหมายมีบทบาทสำคัญในสังคม กล่าวคือ กฎหมายเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศโดยตรง เป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมเป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนด้วยกัน และเป็นเครื่องมือในการพัฒนาสังคมให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงในสังคมโลกาภิวัตน์ ดังนี้<sup>57</sup>

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศ นับแต่กฎหมายรัฐธรรมนูญ กฎหมายปกครอง ไปจนถึงกฎหมายที่ออกโดยองค์กรบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ล้วนแต่มีการใช้กฎหมายเป็นหลักในการบริหารจัดการภายใต้ทรัพยากรอันจำกัดและการตรวจสอบควบคุมการทำงานให้เป็นไปตามจุดมุ่งหมายหรือแนวทางที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งสิ้น

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม จัดเป็นกฎหมายมหาชน ซึ่งเป็นเรื่องที่รัฐในฐานะผู้ปกครองบัญญัติกฎหมายขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ความประพฤติของสังคมที่มีทรัพยากรอันจำกัด เพื่อให้มนุษย์หรือเอกชนในสังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้โดยไม่เบียดเบียนข่มเหงรังแกกันหรือละเมิดสิทธิของผู้อื่น อันจะเป็นเหตุให้สังคมเกิดความเดือดร้อนวุ่นวายและไม่สงบเรียบร้อย หากมีผู้ฝ่าฝืนก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม รัฐก็จะดำเนินการเอาตัวผู้ผู้นั้นมาลงโทษหรือกำหนดสภาพบังคับอื่น เพื่อไม่ปล่อยให้คนผิดลอยนวลไป และป้องกันไม่ให้เกิดการแก้แค้นกันเองโดยไม่รู้จัก ได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติอื่นที่มีโทษทางอาญา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายแรงงาน กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค เป็นต้น

<sup>57</sup> ศรีราชา เจริญพานิช และคณะ, เอกสารการสอนชุดวิชามนุษย์กับสังคม, (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2544), น. 331 – 334.

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนด้วยกัน จัดเป็นกฎหมายเอกชนที่รัฐให้ประชาชนกำหนดความสัมพันธ์กันเอง ประชาชนหรือมนุษย์ในสังคมจึงมีเสรีภาพในการแสดงเจตนาทำนิติกรรมสัญญาต่าง ๆ ระหว่างกันเองได้ หากว่านิติกรรมสัญญานั้น ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอันจะมีผลกระทบต่อสังคมส่วนรวม กฎหมายที่มีบทบาทเช่นนี้ ได้แก่ กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ เช่น การทำสัญญาซื้อขาย ให้เช่าทรัพย์สิน เช่าซื้อ จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์สิน ค้ำประกัน จำนอง จำนำ ตัวแทน นายหน้า บัญชีเดินสะพัด ประกันภัย ตัวเงิน หุ้นส่วนบุคคล กรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง ครอบครัว มรดก เป็นต้น แต่หากมีข้อโต้แย้งสิทธิหน้าที่หรือทะเลาะขัดแย้งกัน รัฐก็จะเข้ามามีบทบาทช่วยไกล่เกลี่ยประนีประนอมให้ได้ตกลงกันตามหลักเกณฑ์กลางที่เป็นธรรม หากมีการฟ้องร้องหรือตกลงกันไม่ได้รัฐก็จะเข้ามาทำหน้าที่วินิจฉัยชี้ขาดตัดสินประเด็นปัญหาที่โต้แย้งกันนั้น เพื่อบังคับให้เป็นไปตามข้อตกลงและสิทธิหน้าที่ตามกฎหมาย

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาสังคม มีลักษณะไปในทางกฎหมายมหาชนมากกว่าที่จะเป็นกฎหมายเอกชน เพราะเป็นเรื่องที่รัฐจะต้องมีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อที่จะใช้บังคับในสังคมนั้น ๆ ประชาชนก็มีหน้าที่ในการให้ความร่วมมือและปฏิบัติ

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างสังคม ซึ่งในที่นี้หมายถึง สังคมใหญ่ระดับประเทศหรือรัฐ กฎหมายนี้มีบทบาทมากเช่นเดียวกัน เราเรียกว่า กฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งอาจแยกบทบาทตามความสัมพันธ์ในระดับต่างๆ ได้ 3 ประการ คือ กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล และกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา

กฎหมายสามารถเปลี่ยนแปลงสังคมได้ เพราะการบริหารงานขององค์กรต่าง ๆ ในสังคมต้องมีการวางแผนล่วงหน้าและกฎหมายได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดทิศทาง วางกรอบแห่งกิจกรรมไว้ล่วงหน้า ซึ่งในที่สุดแล้วเมื่อผู้อยู่ใต้บังคับต้องปฏิบัติตามกิจกรรมเหล่านั้นตามกรอบแห่งกฎหมายก็เท่ากับว่าสามารถเปลี่ยนแปลงสังคมในบางเรื่องได้ ดังเห็นได้จากตัวอย่างการจัดระเบียบสังคมหรือนโยบายการบังคับใช้กฎหมายปราบปรามยาเสพติดอย่างจริงจัง เป็นต้น ย่อมส่งผลเปลี่ยนแปลงต่อคุณภาพของประชาชนในสังคม ทั้งยังแก้ไขปัญหาสังคมและอาชญากรรมอื่นที่เกี่ยวข้องตามมาได้อีกด้วย นักกฎหมายจึงควรมีบทบาทในการเป็นผู้ชี้แนะความถูกต้องเป็นธรรมในสังคม ในฐานะที่เป็นผู้รู้ผู้ทำหน้าที่ป้องกันปราบปรามการกระทำผิด ผู้ว่าต่างแก่ต่างแทน

ประชาชนหรือผู้ทำหน้าที่พิจารณาตัดสินปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม เพื่อสร้างความกลมกลืนระหว่างสถาบันในสังคมหรือเป็นผู้นำในการเปลี่ยนแปลงสังคมไปในทิศทางที่ถูกต้อง<sup>58</sup>

การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและเป็นธรรมที่รัฐจะต้องดำเนินการตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญจึงต้องคำนึงถึงสาเหตุ ลักษณะของการฝ่าฝืนรวมถึงปรับปรุงกลไกที่เหมาะสมกับการแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนในแต่ละเรื่องแต่ละกลุ่มด้วยวิธีการที่แตกต่างกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของความเป็นธรรมและความสุขที่เกิดขึ้นร่วมกันต่อไป<sup>59</sup>

### 2.3 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทยและต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้คือออกใช้บังคับด้วยเหตุผล เพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน<sup>60</sup>

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยีทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนตกลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการจราจรให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาได้ทำขึ้นในปี พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ขับขี่ ผู้ประกอบการและตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาคทำให้

<sup>58</sup> มนต์ชัย ชนินทรลี และนนทวัฒน์ โชติพิมาย, กฎหมายกับระเบียบสังคม, (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2547).

<sup>59</sup> ณรงค์ ใจหาญ, “การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและเป็นธรรม,” สยามรัฐออนไลน์. 2560 . สืบค้นเมื่อ 3 พฤศจิกายน 2562, จาก : <https://siamrath.co.th/n/22481>

<sup>60</sup> นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์, ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา, (นครราชสีมา : คลังปัญญา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555), น. 4



มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มขึ้นมากในปี พ.ศ.2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้นให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด<sup>61</sup>

องค์ประกอบของกฎหมายจราจรมี 6 อย่างดังนี้<sup>62</sup>

1. วัตถุประสงค์กฎหมาย ซึ่งจะกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

2. ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ คนขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนรถด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้า ข้ามถนน จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์)

3. ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ

4. เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ

5. เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจวัดควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ

6. วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษ การจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

### 2.3.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร

อิทธิ มุสิกะพงษ์ ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจราจรไว้ว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับ เพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม (Social Order) ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลด้านศีลธรรม (Moral Reason) เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความผิดในตัวเองความผิดเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าโดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้วบัญญัติขึ้น เพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้นการกระทำฝ่าฝืนกฎเกณฑ์จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลายๆประเทศได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญาโดยพิจารณาจัดให้การกระทำดังกล่าว

<sup>61</sup> อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 57, น. 4-5.

<sup>62</sup> อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 57, น. 8



เป็นลักษณะของ “การฝ่าฝืนระเบียบ” เท่านั้นเป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญาและภาระการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทยที่นำแนวความคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ประกอบกับการที่สังคมไทยประชาชนยังขาดสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเองหรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย (Obedient to Law) ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้ จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ<sup>63</sup>

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร อันเป็นการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ โดยการดำเนินงานดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำผิด และการบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำผิด

1. การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่นๆ ที่กฎหมายให้อำนาจการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในระยะก่อนการกระทำความผิดเป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐต้องปฏิบัติหน้าที่ ในการตรวจตรา ดูแล จัดการ และควบคุมการจราจร ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้<sup>64</sup>

1.1 ตรวจตรา ดูแล และกวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

1.2 ควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไปอย่างต่อเนื่อง

1.3 ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการจราจรหรือดำเนินการอื่นๆตามที่กฎหมายให้อำนาจ เช่น

- การกำหนดให้พื้นที่ของเอกชนที่เปิดให้ประชาชนใช้เป็นทาง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 135)

<sup>63</sup> สมศักดิ์ บุญถม, “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), น. 37

<sup>64</sup> นนท์ นุ่มบุญนำ, การศึกษาการบังคับใช้การดำเนินมาตรการบันทึกคะแนนอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร, 2546, น.16 – 17.

- การห้ามรถ คนเดินเท้าเดินทาง ห้ามหยุดหรือจอดรถ ห้ามเลี้ยวกลับรถหรือถอยหลัง หรือกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในทางสายใด หรือเฉพาะตอนใด ช่วงระยะเวลาที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือความสะดวกในการจราจร (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 138)

- การออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบ เพื่อบังคับในทางสายใด หรือเฉพาะตอนใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 139 (6)) เช่น การกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

- ตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้ได้รับการตรวจ หรือทดสอบในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่รถเสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ)

2. การบังคับใช้ภายหลังกระทำความผิด เนื่องจากความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย ไม่ใช่ความผิดอาญาโดยแท้และเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อวัตถุประสงค์ให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายจราจรมีลักษณะเฉพาะเป็นพิเศษ และมีกระบวนการพิจารณาคดีที่รวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งจะมีความแตกต่างจากกระบวนการวิธีพิจารณาคดีอาญาโดยทั่วไป จากลักษณะความผิดดังกล่าวในแต่ละประเทศ จึงได้บัญญัติวิธีพิจารณาเฉพาะสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจราจรไว้เป็นพิเศษ เพื่อให้มีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยทั่วไปลง และมีบทบังคับที่เร่งรัดพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐให้รีบดำเนินการ เพื่อประโยชน์ของรัฐเพราะคดีส่วนใหญ่ไม่มีผู้เสียหาย นอกจากนี้ในบางประเทศได้มีความพยายามที่จะนำวิธีการในทางบริหารมาช่วย ในการดำเนินการกับความผิดเล็กน้อยเหล่านี้ โดยวิธีการต่างๆเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสอดคล้องกับความมุ่งหมายในทางบริหารนอกเหนือจากการใช้องค์กรตุลาการ

### 2.3.2 ความผิดตามกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรถือเป็นการกระทำผิดที่ไม่ชั่วร้ายในตัวเอง (Mala Prohibita) กล่าวคือ สิ่งที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด โดยอาจมิได้เกี่ยวกับศีลธรรม ไม่ได้เป็นการกระทำที่เป็นความชั่วด้วยตัวมันเอง เป็นกฎเกณฑ์ที่บัญญัติขึ้นมาทันทีเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น จัดระเบียบสังคม วางแนวทางปฏิบัติของคนในสังคม เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันมีผู้ขับขี่จำนวนมากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย กระทำผิดซ้ำในระยะเวลาอันสั้น ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน ความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ประเภทของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้แบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรแดงในรถที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก ขับรถในขณะที่มีฝนเป็นต้น ความผิดประเภทนี้ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงและเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายและอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด

2. ความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่จะถือเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม ซึ่งสังคมส่วนใหญ่มองว่า การกระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรงแต่เป็นความผิดเล็กน้อยใครๆก็อาจกระทำผิดได้<sup>65</sup>

ประเภทของผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรทางบก

ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ผู้กระทำผิดโดยเป็นผู้ใช้รถ ซึ่งผู้กระทำผิดโดยเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้น ยังสามารถแบ่งประเภทได้อีก คือ เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นอาชีพและไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นอาชีพ ส่วนผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอีกหนึ่งประเภทคือผู้กระทำผิดโดยเป็นผู้ใช้ถนน เช่น แม่ค้าพ่อค้าที่ขายของบนทางเท้าหรือทางเดินรถ แม้ว่าจะไม่ใช่ผู้ใช้รถใช้ถนนก็อาจจะเป็นผู้กระทำกฎหมายจราจรได้เช่นกัน เช่น ผู้ที่สร้างบันไดตึกแถวยื่นล้ำไปในทางเท้าของถนนหลวง<sup>66</sup> สำหรับประเภทของผู้ใช้รถ อาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มคอเชิ้ตขาว (White – Collar Group) เรียกว่า อาชญากรรมคอเชิ้ตขาว (White Collar Crime) ซึ่งศาสตราจารย์ ซัทเธอร์แลนด์ (Prof. Edwin H.Sutherland) นักอาชญาวิทยาและทัณฑวิทยาผู้มีชื่อเสียงของสหรัฐอเมริกาได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า จะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ คือ เป็นอาชญากรรม ได้กระทำโดยบุคคลที่มีฐานะน่าเชื่อถือ ผู้กระทำผิดเป็นผู้อยู่ในสังคมชั้นสูง และกระทำผิดเมื่อมีโอกาส ผู้กระทำผิดกลุ่มนี้ มักจะเป็นผู้ขับขี่ที่ไม่ได้มีอาชีพในการขับรถ เพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ

<sup>65</sup> สราวุธ พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2524).

<sup>66</sup> คำพิพากษาที่ 1626/2479

2. กลุ่มคอเชิ้ตสีน้ำเงิน (Blue – Collar Group) ส่วนใหญ่จะเป็นผู้จับขี้ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่น คนขับรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง คนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น<sup>67</sup>

โดยสถานการณ์สังคมไทยในปัจจุบันผู้ที่ใช้รถใช้ถนนมีจำนวนมาก การจราจรทางบกมีหลากหลายช่องทาง ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรอันเป็นความผิดที่หลายคนมีมุมมองว่าเป็นความผิดเล็กน้อย จนบางครั้งการกระทำความผิดอาจกระทำโดยความตั้งใจและรู้ถึงความผิดในขณะที่กระทำอยู่แล้ว โดยการกระทำอาจกระทำเพื่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ตนเอง ไม่มีความรับผิดชอบต่อสังคม หรือแม้กระทั่งความประมาท ทำให้มีผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมีจำนวนมาก โดยการกระทำผิดเกิดขึ้นได้กับทุกกลุ่มชนชั้น หรืออาชีพและไม่มีมีทางที่ว่าการกระทำผิดจะลดลง ซึ่งอาจเป็นผลมาจากกฎหมายในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ ขาดการปลูกฝังสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนการมีความรับผิดชอบต่อสังคม บทลงโทษสำหรับความผิดของกฎหมายจราจรยังไม่อาจทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกรงกลัวได้ โดยเรื่องต่อไปจะกล่าวถึงบทลงโทษตามกฎหมายจราจร

### 2.3.3 บทลงโทษของกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นความผิด (mala prohibita) การกระทำที่ถูกบัญญัติให้เป็นความผิดกฎหมาย เพื่อจัดระเบียบสังคม แก้ไขปัญหา หรือกำหนดบรรทัดฐานความประพฤติของคนในสังคม เมื่อเกิดปัญหาในสังคม คนในสังคมยังขาดระเบียบขาดจิตสำนึก เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว ฉะนั้นจึงต้องใช้กฎหมายอันมีสภาพบังคับบทลงโทษในการแก้ไขปัญหา โดยกฎหมายจราจรของไทยไม่ได้แยกความผิดออกไปจากกฎหมายอาญา และใช้บทลงโทษ กระบวนการทางอาญาและภาระการพิจารณาของศาลเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดอาญา

#### 2.3.3.1 โทษจำคุก

“โทษจำคุก” ในที่นี้หมายถึงโทษจำคุกมีกำหนดเวลา

“โทษจำคุก” ในกฎหมายอาญาของไทยเราไม่มีการบัญญัติขั้นต่ำเอาไว้ แต่ปล่อยให้เป็นเรื่องของการตีความและคงต้องตีความว่าศาลจะลงโทษจำคุกต่ำกว่า 1 วันหรือจำคุกเป็นชั่วโมงไม่ได้<sup>68</sup> โทษจำคุกเป็นโทษที่มีประสิทธิภาพที่สุดที่จะทำให้ผู้ต้องโทษกลับตนเป็นคนดี ฉะนั้นการ

<sup>67</sup> Hermann Mannheim Comparative Criminology. Boston : Hourhton Mifflin Co., 1956, p.471.

<sup>68</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายอาญา ภาค 1 หัวข้อ 379, (อ้างใน คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2556), น. 443.

วางโทษขั้นต่ำน้อยมากจึงไม่สอดคล้องกลับหลักทัณฑ์วิทยา เพราะกรณีจะไม่สามารถใช้การปฏิบัติ (treatment) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ<sup>69</sup>

วัตถุประสงค์ของการลงโทษจำคุกมีด้วยกัน 4 ประการ คือ<sup>70</sup>

1. เพื่อการแก้แค้นทดแทน กล่าวคือ การจำคุกทำให้ผู้กระทำผิดถูกจำกัดเสรีภาพ เพื่อเป็นการตอบแทนพฤติกรรมที่ได้กระทำไปทำให้บุคคลทั่วไปเกิดความรู้สึกสาสมกับผลร้าย ซึ่งผู้กระทำผิดได้ก่อให้เกิดขึ้นต่อสังคม

2. เพื่อเป็นการข่มขู่ กล่าวคือ การถูกจำกัดเสรีภาพถือว่าเป็นสิ่งที่ข่มขู่ตัวผู้กระทำผิดเอง มิให้กระทำความผิดซ้ำขึ้นมาอีกหรือเป็นการข่มขู่บุคคลทั่วไปไม่ให้กล้ากระทำความผิดขึ้น

3. เพื่อตัดโอกาสมิให้กระทำความผิดขึ้นมาอีก

4. เพื่อปรับปรุงแก้ไข กล่าวคือ ในช่วงเวลาที่ถูกลงโทษตัวนั้นทางเรือนจำได้ใช้มาตรการต่างๆในการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู เพื่อให้กลับตัวเป็นคนดี เช่น การฝึกอาชีพ การให้การศึกษา เป็นต้น ดังนั้นการลงโทษจำคุกจึงถือว่าเป็นการลงโทษแบบบูรณาการ (Integration) โดยเป็นการรวมวัตถุประสงค์ของการลงโทษหลายๆอย่างเข้าด้วยกัน เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

#### 2.3.3.2 โทษปรับ

โทษปรับ เป็นโทษหลัก (Hauptstrafe) สถานหนึ่ง โทษปรับตามประมวลกฎหมายอาญา เป็นโทษปรับจำนวนเงินจำนวนใดจำนวนหนึ่ง โทษปรับในลักษณะนี้เป็นโทษปรับดั้งเดิมของกฎหมายอาญาของทุกประเทศ<sup>71</sup>

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก มีทั้งเป็นความผิดที่ร้ายแรงและไม่ร้ายแรง โดยความผิดส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงมีลักษณะในการบัญญัติขึ้นมาเพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติและการจัดระเบียบความเรียบร้อยของการจราจร บทลงโทษของการกระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจรส่วนใหญ่จึงเป็นการลงโทษโดยการปรับ

#### 2.3.3.3 โทษการยึดและการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทย ในกรณีกระทำความผิดครั้งแรกนั้นจะเป็นกรณีกลุ่มความผิดร้ายแรง ส่วนกลุ่มความผิดทั่วไปและกลุ่มความผิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะจะถูกพักใช้ในกรณีกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายใน 2 ปีนับแต่วันที่ได้กระทำ

<sup>69</sup> หยุด แสงอุทัย, กฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 16, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537), น. 178.

<sup>70</sup> คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด, พิมพ์ครั้งที่ 10, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2553).

<sup>71</sup> คณิต ฒ นคร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 65, น. 453.



ความผิดครั้งแรก และการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นการลงโทษสำหรับการกระทำความผิดในกลุ่มความผิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะและกลุ่มความผิดร้ายแรงในครั้งที่ 3<sup>72</sup>

การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ในกรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้น ศาลอาจสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น โดยมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งโทษการยึดและการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยังไม่สามารถทำให้คนในสังคมเกรงกลัวต่อบทลงโทษนี้ได้ และยังไม่สามารถยับยั้งคนไม่ให้กระทำความผิดดังกล่าวได้ อีกทั้งยังพบว่าผู้ที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยังขับขี่ยานพาหนะแม้จะไม่มีใบอนุญาตขับขี่

## 2.4 แนวคิดและหลักการของการกระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา

การขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นการกระทำความผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก<sup>73</sup> ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>74</sup> โดยกฎหมายอันเกี่ยวกับการจราจรที่บัญญัติขึ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นการใช้กฎหมายนำมาเป็นเครื่องมือจัดระเบียบวางแผนทางปฏิบัติ และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสามารถพิจารณาถึงแนวคิดและทฤษฎีของการกระทำความผิดดังกล่าวดังนี้

<sup>72</sup> ดู ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ.2561

<sup>73</sup> ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับที่ 10 มาตรา 43(2).

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น”

<sup>74</sup> ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับที่ 10 มาตรา 160ตรี.

“ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่



### 2.4.1 ทฤษฎีและลักษณะของความผิดทางอาญาทั่วไป

กฎหมายอาญา คือ บรรดากฎหมายทั้งหลายที่ระบุถึงความผิดอาญา โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่นและเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ความผิดอาญาเป็นเงื่อนไขของการใช้โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัยและมาตรการบังคับทางอาญาอื่น<sup>75</sup>

ซีซาร์ เบ็คคาร์เรีย (Cesare Beccaria) นักปรัชญาด้านกฎหมายอาญา ได้เสนอแนวคิดที่เป็นการวางรากฐานกฎหมายอาญาไว้ว่า การที่รัฐสามารถออกกฎหมายกำหนดการกระทำใดที่รัฐห้ามมิให้กระทำ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวมได้นั้น เนื่องจาก “ทฤษฎีสัญญาประชาคม” (Social Contract) ที่ประชาชนยินยอมพร้อมในการยกอำนาจของตนให้กับรัฐ เพื่อให้รัฐเป็นตัวแทนของตนในการทำหน้าที่ดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย ประชาชนจึงต้องยินยอมที่จะจำกัดเสรีภาพของตนเองบางประการ โดยให้สัญญาว่าจะไม่กระทำการบางอย่าง หรืออาจต้องกระทำการบางอย่างที่จำเป็นต่อการรักษาความสงบของสังคมส่วนรวม เสรีภาพที่ประชาชนยอมเสียสละนี้รัฐได้บัญญัติออกมาเป็นสิ่งที่เรียกว่า “กฎหมาย” เพื่อกำหนดสิ่งที่ห้ามกระทำและสิ่งที่บังคับให้กระทำ หากฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษ รัฐจึงมีอำนาจที่จะออกกฎหมายเพื่อกำหนดข้อห้าม เพื่อควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในสังคมไว้ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ

#### 2.4.1.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิดทางอาญา

แม้ว่ารัฐจะมีอำนาจในการกำหนดกฎหมายที่จะใช้เพื่อป้องกันสังคมจากภัยอันตรายต่างๆ เพื่อให้สังคมมีความสงบเรียบร้อย แต่ก็มีใช้ว่ารัฐจะสามารถกำหนดกฎหมายได้ตามใจชอบ โดยเฉพาะกฎหมายอาญา การที่รัฐจะกำหนดว่าการกระทำอย่างใดเป็นความผิดอาญาการกระทำนั้นต้องมีความเกี่ยวข้องกับศีลธรรม จารีตประเพณี และความคิดเห็นของสังคมโดยรวมที่นำเสนอผ่านทางตัวแทนของประชาชนที่ไปทำหน้าที่ออกกฎหมายและแม้ว่าจะอาศัยหลักศีลธรรมและจารีตประเพณีมาเป็นแนวทางในการกำหนดกฎหมาย แต่การกระทำบางอย่างที่ถึงแม้ว่าจะผิดศีลธรรมหรือจารีตประเพณีมากมายเพียงใด แต่ไม่จำเป็นว่าจะต้องผิดกฎหมายอาญาเสมอไป

ทฤษฎีการป้องกันการกระทำที่อาจเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่น

ศาสตราจารย์ เอช แอล เอ ฮาร์ด (H.L.A. Hart) แห่งมหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด ได้นำแนวคิดเสรีนิยมของ จอห์น สจวต มิลล์ (John Stuart Mill) ที่เขียนไว้ในหนังสือชื่อ On Liberty

<sup>75</sup> Vgl. Etwa Paul Bockelmann, Strafrecht : Allgemeiner Teil, 3. Auflage, Munchen 1979 S.1; Hermnn Blei, Strafrechts I : Allgemeiner Teil, 4. Auflage, Berlin 1988, S. 8; Claus Roxin, Strafrecht : Allgemeiner Teil, 3. Auflage, Munchen 1977, S. 1, Randnummer 1, (อ้างใน คณิต ณ นคร), อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 65, น. 47

มาอธิบายโดยศาสตราจารย์ฮาร์ท ได้หยิบยกคำกล่าวของมิลล์มากล่าวอ้างในหนังสือของตนชื่อ Law, Liberty and Morality ไว้ดังนี้

“...เหตุผลในการใช้อำนาจเหนือบุคคลในสังคมที่เจริญแล้วมีอยู่เพียงประการเดียวเท่านั้นคือ เพื่อป้องกันภัยอันจะเกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น...” การที่จะใช้อำนาจโดยอ้างเหตุว่า “...เพื่อให้กายและใจของบุคคลนั้นดีขึ้น ย่อมไม่เป็นการเพียงพอ บุคคลไม่อาจที่จะถูกบังคับโดยชอบธรรมให้กระทำหรือละเว้นกระทำโดยอ้างว่าจะทำให้เขาดีขึ้นหรือจะทำให้เขามีความสุขขึ้น หรือในสายตาของผู้อื่นการกระทำหรือละเว้นการกระทำ จะทำให้บุคคลนั้นฉลาดหรือถูกต้องขึ้น...”<sup>76</sup>

จากข้อความดังกล่าวจะเห็นได้ว่าแนวคิดของจอห์น สจวต มิลล์ ยึดถือ หลักการป้องกันภัยที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น เป็นหลักในการพิจารณาว่ารัฐควรจะกำหนดกฎหมายอาญามาบังคับควบคุมการกระทำนั้นหรือไม่เพียงใด กล่าวได้ว่า การมีกฎหมายอาญานี้ก็เพื่อเป็นหลักในการพิจารณาว่าการกระทำลักษณะอย่างไรควรเป็นความผิดอาญา แต่กรณีที่เราจะถือเอาหลักการเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่น เท่ากับว่าเราปฏิเสธหลัก “ความยินยอมไม่ยกเว้นความผิด” เพราะหากเราถือว่าผู้ถูกระทำผิดยินยอม การกระทำของผู้กระทำก็ไม่เป็นภัยต่อผู้ถูกระทำอีกต่อไป อย่างไรก็ตามการที่เราจะถือว่าการกระทำที่ได้รับความยินยอมนั้นไม่เป็นความผิด จะถูกต้องหรือไม่ ซึ่งเป็นปัญหาที่นักกฎหมายต้องพิจารณาต่อไป กล่าวโดยสรุป ในการกำหนดการกระทำใดว่าควรเป็นความผิดอาญาและรัฐนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายเพื่อคุ้มครองป้องกันสังคม รัฐอาศัยหลักการป้องกันอันตรายต่อผู้อื่น (harm to others) มาใช้ในการสนับสนุนการบัญญัติกฎหมายอาญา<sup>77</sup>

2.4.1.2 วัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายอาญา ศาสตราจารย์ ไนเจล วอล์กเกอร์ (Nigel Walker) ได้อธิบายไว้ว่ากฎหมายอาญาต้องการที่จะทำให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์อย่างน้อย 6 ประการดังนี้คือ<sup>78</sup>

1. คุ้มครองป้องกันตัวบุคคล จากการกระทำโดยเจตนาอันเป็นการโหดเหี้ยมทารุณหรือการประกอบกรรมทางเพศ ด้วยวิธีการอันไม่พึงประสงค์ต่างๆ คุ้มครองป้องกันบุคคลจากภัยบาง

<sup>76</sup> H.L.A. Hart. Law, Liberty and Morality. (California: Stanford University Press, reprinted 1965 p4. (อ้างใน เกียรติจิตร วัจนะสวัสดิ์), คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 9. (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2549), น. 3.

<sup>77</sup> ธีรวัจน์ สุทธิโยธิน, กฎหมายอาญาและอาญาวิทยาขั้นสูง ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2557).

<sup>78</sup> Walker Nigel “thw scope of Criminal Law” Sentencing in a Rational Society. Plican Books, 1972. (อ้างใน อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, ทฤษฎีอาญา, กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2552), น. 49 – 50.

ประการ อันเกิดจากการกระทำโดยไม่เจตนา คุ่มครองป้องกันกลุ่มบุคคลที่อาจชักจูงให้หลงผิดได้ โดยง่ายจากการทำร้าย กดขี่หรือขูดรีดอันจะเกิดแต่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลเหล่านั้น

2. คุ่มครองป้องกันสภาวะจิตใจของสมาชิกในสังคมนั้นให้รอดพ้นจากความกระทบกระเทือนจากการกระทำที่ถึงแม้ว่าจะเป็นเรื่องส่วนตัวของบุคคลและยินยอมต่อการกระทำนั้น แต่ถือว่าผิดธรรมชาติ (เช่น การร่วมประเวณีระหว่างพี่น้อง) ป้องกันการกระทำบางประเภท ซึ่งเมื่อได้กระทำขึ้นท่ามกลางสาธารณชนแล้วจะกระทบกระเทือนใจบุคคลอื่นเป็นอย่างมาก รวมทั้งป้องกันพฤติกรรมบางประเภทอันอาจก่อให้เกิดความไม่สงบขึ้นในหมู่ประชาชน

3. คุ่มครองป้องกันซึ่งทรัพย์สินส่วนบุคคลจากการลักขโมย การฉ้อโกง หรือการทำให้เสียทรัพย์สินและกรณีอื่นๆ

4. คุ่มครองป้องกันสาธารณชนจากความไม่สะดวกสบายต่างๆรวมทั้งใช้สภาพบังคับทางอาญาเพื่อเก็บรวบรวมภาษีอากร

5. เพื่อป้องกันรักษาไว้ซึ่งสถาบันสังคม รวมทั้งบังคับให้เกิดความเมตตากรุณาที่จำเป็น

6. เพื่อบังคับใช้วิธีการต่างๆที่จะทำให้วัตถุประสงค์ทั้งหลายเหล่านี้บรรลุผล

2.4.1.3 ประเภทความผิดของกฎหมายอาญา ความผิดอาญาอาจแบ่งพิจารณาออกเป็น 4 ประเภท คือ ความผิดอาญาในแง่ของกฎหมาย ความผิดอาญาในแง่ของการกระทำ ความผิดอาญาในแง่ของเจตนา และความผิดอาญาในแง่ของการดำเนินคดี ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้<sup>7</sup>

1. ความผิดอาญาในแง่ของกฎหมาย

1) สิ่งที่เป็นความผิดในตัวเอง (mala in se) คือความผิดที่คนทั่วไปเห็นชัดเจนว่าเป็นความผิดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน โดยปรากฏออกมาในรูปแบบของขนบธรรมเนียมจารีตประเพณี ที่ประพฤติปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและเป็นเวลานาน และสิ่งที่ปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ นั้นได้รับการยอมรับกันในสังคมว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง (opinio juris) ถ้าไม่ปฏิบัติเช่นนั้นก็รู้สึกว่าเป็นสิ่งที่ผิดหรืออย่างน้อยก็รู้สึกว่าเป็นต้องปฏิบัติเช่นนั้น (opinion necessitates) เช่น การลักขโมย การทำร้ายร่างกายผู้อื่น การฆ่าคนตาย เป็นต้น ซึ่งการกระทำดังกล่าวไม่ว่าจะอยู่ในสังคมใดรัฐใดก็ถือว่าเป็นการกระทำที่เป็นความผิดอันเป็นสิ่งชั่วร้ายในตัวเอง เว้นเสียว่าจะเอาเหตุผลความจำเป็นอื่นมาอ้างเพื่อเป็นข้อยกเว้น เช่น การป้องกันตัวพอสมควรแก่เหตุ เป็นต้น

2) สิ่งที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด (mala prohibita) การกระทำที่เรียกว่า “มลา โพรฮิบิตา” ความหมายตามตัวอักษรหมายถึง การทำความชั่วเพราะสิ่งนั้นสังคมห้ามไม่ให้กระทำ (evil because prohibited) ความผิดเช่นนี้ไม่สามารถมองเห็นหรือรู้สึกว่าเป็นความชั่วร้ายในตัวเอง แต่ที่เป็นความผิดก็เพราะกระทำในสิ่งที่กฎหมายห้ามหรือบัญญัติให้เป็นความผิด โดยอาจ

<sup>7</sup> ฌรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, *อ้างแล้ว เชนอร์รท* ที่ 74, น. 15.

มิได้เกี่ยวกับศีลธรรมเลย เพราะเมื่อสังคมเจริญขึ้น การติดต่อระหว่างคนในสังคมมีมากขึ้นและใกล้ชิดยิ่งขึ้น ชับซ้อนยิ่งขึ้น เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำรงชีวิตก็มีมากขึ้น ทำให้มีข้อขัดแย้งในสังคมมากขึ้น กฎเกณฑ์ที่เป็นต้นฉบับธรรมเนียมประเพณีไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ที่บัญญัติขึ้นมาทันทีเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ตัวอย่าง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ไม่ใช่ว่าขับรถทางซ้ายเป็นคนดี ขับรถทางขวาเป็นคนไม่ดี ไม่ใช่เรื่องดีชั่วในตัวเอง แต่เป็นเรื่องผิดถูกเพราะกฎหมายกำหนดไว้ หากไม่ทำก็ถือว่าผิด หรือ ความผิดตาม พรบ.การพนันฯ ซึ่งการเล่นการพนันบางอย่างในบางแห่งอาจถือเป็นความผิดเพราะสังคมนั้นเชื่อว่าการพนันเป็นบ่อเกิดของอาชญากรรม แต่บางแห่งถือเป็นเรื่องธรรมดาเพราะถือว่าคนเราโตแล้วย่อมมีความรับผิดชอบในชีวิตตัวเอง และในทำนองเดียวกันก็คือ กฎหมายว่าด้วยการค้าประเวณี ซึ่งบางสังคมก็เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายและบางแห่งถือว่าไม่ผิดกฎหมาย ฯลฯ กฎเกณฑ์ที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดนี้เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจง ไม่เกี่ยวกับศีลธรรมจรรยาหรือขนบธรรมเนียมประเพณี แต่เป็นเรื่องที่สังคมจะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมาทันทีทันใดเพื่อวางแนวทางพฤติกรรมการดำเนินวิถีชีวิตให้ไปในทิศทางเดียวกัน หรือเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาบางอย่าง

## 2. ความผิดอาญาในแง่ของการกระทำ

การกระทำ หมายถึง การเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก กล่าวคือ อยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ

ความผิด โดยการเคลื่อนไหวร่างกาย หมายความว่า การเคลื่อนไหวร่างกายของผู้กระทำให้เกิดความผิดขึ้น

ความผิดโดยไม่เคลื่อนไหวร่างกาย หมายความว่า แม้ว่าผู้กระทำจะไม่ได้เคลื่อนไหว แต่การไม่เคลื่อนไหวนั้นก็ก่อให้เกิดความผิดขึ้นมาได้ แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1) ความผิดที่เกิดจากการงดเว้น หมายความว่า การให้เกิดผลอันใดขึ้นโดยการงดเว้นการที่จักต้องกระทำ เพื่อป้องกันผลนั้น (ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคท้าย)

2) ความผิดที่เกิดจากการละเว้น หมายความว่า ความผิดอันเกิดจากการไม่กระทำ เช่น ไม่ช่วยผู้ที่ตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต

## 3. ความผิดอาญาจากเจตนา

มาตรา 59 บัญญัติว่า บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติมิให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

นอกจากนี้ในกฎหมายอาญายังกล่าวถึงการงดเว้นการที่จำต้องกระทำเพื่อป้องกันผล และการกระทำความคิดโดยการละเว้นอีกด้วย ฉะนั้น จึงอาจแบ่งประเภทของความคิดตามลักษณะของความรับผิดชอบในทางอาญาได้ดังนี้<sup>80</sup>

- 1) ความคิดที่กระทำโดยเจตนา
- 2) ความคิดที่กระทำโดยประมาท
- 3) ความคิดที่กระทำโดยการงดเว้นหรือความคิดที่กระทำโดยละเว้น และ
- 4) ความคิดโดยเค็ดขาด

ความรับผิดชอบในทางอาญามีหลักการอยู่ที่ “เจตนา” และในเรื่องความรับผิดชอบในทางอาญานี้ กฎหมายวางเกณฑ์ขั้นต่ำของส่วนที่อัตตะวิสัย (subjektiv) ที่ “ประมาท” ส่วนความคิดเค็ดขาดนั้น เป็นเรื่องของส่วนที่เป็นภาวะวิสัย (objektiv) เท่านั้น

#### 4. ความผิดอาญาในแง่ของการดำเนินคดี

ความผิดอาญาในแง่ของการดำเนินคดีแบ่งออกเป็น ความผิดอาญาแผ่นดินและความผิดอันยอมความได้

ความคิดใดจะเป็น “ความคิดอันยอมความได้” กฎหมายจะระบุไว้โดยเฉพาะ<sup>81</sup> ผลก็คือว่าความคิดใดที่มีได้ระบุว่าเป็นความคิดอันยอมความได้ ความคิดนั้นก็จะเป็น “ความผิดอาญาแผ่นดิน” ความคิดใดจะควรบัญญัติให้เป็นความคิดอันยอมความได้ ควรมีกรอบความคิดในทางนิติบัญญัติ และในหลักการแล้ว ความคิดอันยอมความได้ควรมีลักษณะ 3 ประการคือ<sup>82</sup>

- 1) เป็นความคิดที่มี “ความเป็นอาชญากรรม” (Verbrechen) น้อย
- 2) เป็นความคิดที่มี “คุณธรรมทางกฎหมาย” (Rechtsgut) ที่เป็นเรื่องส่วนตัวอย่างมากที่พึงเคารพในเจตจำนงของผู้เสียหาย หรือมี “คุณธรรมทางกฎหมายที่เป็นส่วนบุคคลโดยแท้” (hochstpersonliches Rechtsgut) และเป็นความคิดที่มุ่งประสงค์จะคุ้มครอง “ผู้เสียหาย” (Verletzten) อย่างแท้จริง

#### 2.4.2 แนวคิดและลักษณะของความผิดกรณีขบขันยานพาหนะขณะเมาสุรา

การกระทำความคิดกรณีขบขันยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นฐานความคิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522<sup>83</sup> เดิมได้กำหนดแต่เพียงปริมาณ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

<sup>80</sup> คณิต ฌ นคร, *อ่าวแล้ว เจริญธรรมที่ 65*, น. 168.

<sup>81</sup> ดู มาตรา 348 บัญญัติว่า ความคิดในหมวดนี้ นอกจากความคิดตามมาตรา 343 เป็นความคิดอันยอมความได้ (หมวด 3 ความคิดฐานข้อ โกง)

<sup>82</sup> คณิต ฌ นคร, *อ่าวแล้ว เจริญธรรมที่ 65*, น. 163

<sup>83</sup> ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522



ให้ถือว่าเมาสุราตามกฎหมายกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 พ.ศ.2537 แต่ปัจจุบันได้กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอันเป็นความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราได้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 แก้ไขเป็นกรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้

มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ

โดยการแก้ไขปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังกล่าวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุรา<sup>84</sup>

การกระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา เป็นการกระทำที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด (mala prohibita) หรือความผิดที่กฎหมายกำหนดขึ้น เป็นประเภทความผิดที่ประชาชนทั่วไปมักจะละเลยไม่ปฏิบัติตามหรือกระทำความผิดที่กฎหมายบัญญัติ (mala prohibita) อยู่บ่อยครั้ง ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายประเภท (mala in se) ความผิดในตัวเองเป็นความผิดที่ประชาชนทั่วไปเห็นชัดเจนว่าต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น การลักขโมย ทำร้ายร่างกาย ฆ่าคนตาย เป็นต้น กฎหมายประเภทนี้ส่วนหนึ่งวางพื้นฐานอยู่บนความคิดทางคุณธรรม มโนธรรมและจริยธรรมอันเป็นคุณค่าสำคัญในสังคมอารยะ ประชาชนจึงเข้าใจสาระสำคัญและเจตนารมณ์ของกฎหมายประเภทนี้ได้ง่าย การดำเนินชีวิตการอยู่ร่วมกันของคนในสังคมที่มีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่อง มีความเจริญเปลี่ยนแปลง มีความก้าวหน้าในทุกๆด้าน ทำให้การใช้แต่เพียงกฎหมายอันคำนึงถึง

มาตรา 43 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

<sup>84</sup> ดูประกาศกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ สมควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



ศีลธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีอย่างเดิวนั้น ไม่เพียงพอต่อการทำให้การดำเนินชีวิตของประชาชนในสังคมสงบสุข ไม่สามารถทำให้สังคมเป็นระเบียบราบรื่นได้ จึงจำเป็นที่จะต้องมิกฎหมายประเภท (mala prohibita) นำมาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดระเบียบสังคม วางแนวทางการดำเนินชีวิตของประชาชนในสังคมให้ไปในทิศทางเดียวกัน

“อริสโตเติล<sup>85</sup> ได้จำแนกกฎหมายออกเป็นประเภทที่มีความยุติธรรมที่เห็นได้โดยธรรมชาติ กับ กฎหมายที่มีความยุติธรรมโดยการกำหนดขึ้น” ข้อนี้แสดงให้เห็นว่า แนวความคิดในการที่จะต้องมีกฎหมายเพื่อวางระเบียบให้แก่สังคมได้เกิดมีขึ้นมานานแล้ว สิ่งเหล่านี้เป็นการกำหนดอำนาจแห่งความยุติธรรมหรือความเป็นธรรมขึ้น จากการยอมรับนับถือกันโดยทั่วไป หรือโดยการบังคับโดยสังคม ให้ทุกคนรู้ว่านี่คือกฎเกณฑ์แห่งความยุติธรรมที่ต้องปฏิบัติ กฎหมายประเภทนี้จะมีความเป็นธรรม คือใช้ได้ผลก็ต่อเมื่อทุกคนยอมรับในสิ่งที่ปกติมักจะไม่แยแสอยู่ในธรรมชาติ ตัวอย่างเรื่องนี้พอจะอธิบายได้จากกฎหมายจราจรที่สังคมไทยบังคับให้ขับรถไปทางซ้ายของถนน เมื่อทุกคนยอมรับกติกานี้ การสัญจรไปมาบนท้องถนนก็จะไปอย่างราบรื่น แต่หากมีผู้ใดฝ่าฝืนขับรถย้อนศรแม้แต่คนเดียว คือไม่แยแสต่อระเบียบเช่นนี้ สังคมย่อมปั่นป่วนและอาจเกิดอันตรายหรือความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นหรือตัวเองได้

Black’s Law Dictionary กำหนดว่า Mala Prohibita คือ<sup>86</sup>

“Acts or omissions which are made criminal by statute but which, of themselves, are not criminal.

Generally, no criminal intent or mens rea is required and the mere accomplishment of the act or omission is sufficient for criminal liability.

เป็นการกระทำหรือการละเว้นกระทำซึ่งกำหนดให้เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายโดยที่ตัวมันเองแล้วไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด โดยทั่วไปผู้กระทำผิดไม่จำเป็นต้องมีเจตนาในทางอาชญากรรมหรือความชั่วร้ายทางจิตใจ เพียงแต่ได้ลงมือกระทำหรือละเว้นการกระทำเท่านั้นก็เพียงพอแล้วที่จะต้องรับผิดทางอาญา”

อาจกล่าวได้ว่า กฎหมายประเภท Mala Prohibita มีลักษณะ ดังนี้<sup>87</sup>

1) เป็นบทบัญญัติที่ไม่ได้วางพื้นฐานอยู่บนหลักศีลธรรม คุณธรรมหรือจริยธรรม หากแต่วางอยู่บนประโยชน์บางส่วนของสังคมอาจมีบางกรณีที่บทบัญญัติประเภทนี้มีผลกระทบ

<sup>85</sup> ถาวร เชาววิชารัตน์, ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายประเภท Mala Prohibita, กรุงเทพมหานคร : สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง, 2556).

<sup>86</sup> Black, Henry Campbell ; Black’s Law Dictionary , West Group, St.Paul , Mn. อ้างจากแหล่งเดิม.

<sup>87</sup> ถาวร เชาววิชารัตน์, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 82.

ในเชิงศีลธรรม หรือจริยธรรมอยู่บ้าง แต่มักเป็นเรื่องผลกระทบปลายเหตุ เช่น การห้ามดื่มสุรากลุ่มกฎหมายยาเสพติดให้โทษที่มีผลกระทบถึงอุบัติเหตุจากการจราจร เป็นต้น โดยสภาพกฎหมายกลุ่มนี้จะได้มีการปรามหรือห้ามไว้ด้วยเหตุที่มักเกรงกันว่าจะทำให้เกิดเหตุร้ายขึ้นในภายหลัง แต่โดยลำพังตัวพฤติกรรมที่ถูกต้องห้ามกระทำนั้น อาจจะไม่เกิดผลร้ายแก่ผู้ใดขึ้นในทันทีทันใดที่มีผู้ฝ่าฝืน หรืออาจไม่เกิดผลร้ายเลยก็ได้ เห็นได้ว่าเป็นการแตกต่างจากความผิดประเภท Mala in se ซึ่งมักจะมีผลร้ายเกิดขึ้นในทันทีที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

2) เป็นบทบัญญัติที่รัฐกำหนดหรือบัญญัติไว้เป็นกฎหมาย กล่าวคือ ข้อที่กำหนดให้กระทำ จะมีลักษณะบังคับตามที่รัฐเห็นว่าก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านใดด้านหนึ่งแก่สังคม ส่วนข้อที่กำหนดให้ละเว้น มักเป็นเรื่องที่หากกระทำลงไปแล้วจะทำให้เกิดความวุ่นวายหรือยุ่งยาก แม้ไม่ถึงขั้นเป็นความบกพร่องทางศีลธรรมก็ตามหรือการกำหนดวิธีการแนวทางปฏิบัติเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เข้าใจตรงกันหรือเป็นไปในทำนองเดียวกันเพื่อความสะดวก ไม่วุ่นวายในสังคม เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น

3) เป็นกฎหมายที่มุ่งประโยชน์เพื่อสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญยิ่งกว่าสิทธิประโยชน์ส่วนบุคคล

#### 2.4.2.1 ลักษณะความผิดกรณีขบขันยานพาหนะขณะเมาสุรา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขบขันในขณะเมาสุรา โดยบทบัญญัตินี้เป็นบทบัญญัติที่รัฐกำหนดให้เป็นความผิด (Mala Prohibita) เป็นกฎหมายที่กำหนดห้ามให้กระทำหรือเป็นการกระทำเป็นความผิด ซึ่งการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ได้เป็นการกระทำอันมีความชั่วร้ายในทางกฎหมาย แม้การดื่มสุราเมรัยอาจมีผลกระทบในเชิงศีลธรรมอยู่บ้างแต่หากเป็นเพียงการดื่มสุราเพียงการกระทำเดียวไม่ได้เป็นการกระทำที่สังคมจะตำหนิตัดเยียดศีลธรรมหรือจารีตประเพณี แต่การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์แม้จะในปริมาณมากหรือน้อย ผู้ดื่มจะมีอาการมึนเมาหรือขาดสติหรือไม่นั้นเป็นการกระทำที่ไม่ได้ผิดกฎหมายแต่อย่างใด หากไม่ได้เป็นเหตุไปก่อผลร้ายหรือความเสียหายขึ้น เว้นแต่ว่าหากดื่มสุราแล้วเป็นเหตุก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น เช่น ทำร้ายร่างกาย ทำลายทรัพย์สินผู้อื่น เป็นต้น โดยการห้ามขบขันยานพาหนะขณะเมาสุรานั้นเป็นการที่รัฐกำหนดหรือบัญญัติขึ้นมาเพื่อมุ่งประโยชน์เพื่อสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญยิ่งกว่าสิทธิประโยชน์ส่วนบุคคล เป็นบทบัญญัติที่ตราขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นกับตัวและทรัพย์สินของผู้ขับขี่ที่เมาสุราเองหรือความเสียหายอาจเกิดขึ้นกับบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของผู้อื่น โดยลักษณะของการกระทำทำความผิดในกรณีขบขันยานพาหนะขณะเมาสุรานั้น ผู้เขียนพิจารณาได้ว่าหากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณที่มากหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

สูงโดยคิดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์มีอาการมีนเมาหรือบางคนแม้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณที่ไม่ได้มากหรือเพียงเล็กน้อยก็อาจจะเกิดอาการมีนเมาได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆและสภาพร่างกายของแต่ละคน โดยอาจสังเกตตัวเองได้เบื้องต้นจากการทรงตัวและการพูดจาแล้วยังขับชี่ยานพาหนะนั้น ถือว่าผู้ขับชี่ดังกล่าวรู้และอาจทราบได้ถึงความเสี่ยงที่อาจจะก่ออันตรายภัยจากอุบัติเหตุทางถนนได้ อีกทั้งความเสี่ยงภัยนี้สามารถเลี่ยงหรือป้องกันได้จากตัวผู้ดื่มเองและผู้ดื่มรู้ถึงความผิดอย่างชัดเจนอยู่แล้ว กล่าวคือผู้ดื่มรู้ว่าการหากดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายกำหนดและขับชี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิดและมีบทลงโทษ ผู้เขียนจึงมีความเห็นผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยมีปริมาณ 20 หรือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์<sup>88</sup> ตามบทบัญญัติกฎหมายแล้วยังขับชี่ยานพาหนะ ถือว่าเป็นการกระทำความผิดโดยเจตนา และหากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุก่อให้เกิดผลร้ายหรือความเสียหายต่อร่างกายหรือทรัพย์สินผู้อื่นหรือของตัวผู้ขับชี่เองแม้จะกระทำโดยความมีนเมาไม่ได้มีสติสัมปชัญญะครบถ้วนปกติ แต่ผู้ที่มีนเมาแล้วยังขับชี่ยานพาหนะย่อมรู้ถึงความเสี่ยงต่อการเกิดภัยและผู้ขับชี่ยานพาหนะขณะมีนเมาเป็นการขาดความรับผิดชอบต่อสังคม การขับชี่ยานพาหนะโดยผู้ขับชี่มีนเมาสุรายิ่งดื่มมากหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงยิ่งแสดงเจตนากระทำผิดก็มากไปด้วยเช่นกัน

#### 2.4.2.2 วัตถุประสงค์ของการบัญญัติความผิดกรณีขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา

การบริโภคสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีในสังคมไทยมายาวนาน โดยมีปัจจัยในการบริโภคที่หลากหลาย อาทิกลายเป็นกิจกรรมหนึ่งในการพบปะหรือเข้าหาสังคม การฉลองสังสรรค์หรืองานเลี้ยงตามงานประเพณีต่าง ๆ หรือเกิดจากความเครียดภาวะทางจิตใจ ซึ่งอาจมีจากหลายสาเหตุ เช่น ครอบครัว เศรษฐกิจ สุขภาพ การงาน เป็นต้น พฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ทั้งปริมาณในการบริโภค รูปแบบในการบริโภค หรือปัจจัยในการบริโภค การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ผลกระทบที่เกิดขึ้นมักเป็นในทางเชิงลบทั้งในต่อตนเองในมิติของสุขภาพความเสี่ยงในการเกิดโรค การเสียชีวิตจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรืออาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ตนเอง ผลกระทบที่เกิดจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลกระทบในด้านเศรษฐกิจของทั้งตัวผู้บริโภคเองและของประเทศ การสูญเสียค่าใช้จ่ายจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยตรงหรือค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายที่มีผลกระทบจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และผลกระทบที่เกิดจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลกระทบต่อสังคมและประเทศ เช่น ความสัมพันธ์ของครอบครัวเพื่อนร่วมงาน การก่อปัญหาหรือก่ออาชญากรรม ความสูญเสียบนท้องถนน เป็นต้น โดยผลกระทบดังกล่าวล้วนแล้วแต่ทำให้สังคมแปรปรวนก่อให้เกิดความวุ่นวาย

<sup>88</sup> ดู กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557

สังคมขาดความเป็นระเบียบและส่งผลต่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งการแก้ไขปัญหามาจากต้นเหตุอย่างการลดจำนวนผู้บริโภคแอลกอฮอล์ในประเทศยังยากที่จะแก้ไข แต่การแก้ไขปัญหามาโดยลดจำนวนผู้ขี้ยานพาหนะขณะมีเมามาเป็นสิ่งที่สามารถแก้ไขได้ การขี้ยานพาหนะขณะมีเมามาเป็นการกระทำที่หากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหาย การสูญเสีย มีโอกาสที่ผลร้ายนั้นจะกระทบหรือเกิดแก่ผู้อื่นและสังคมได้สูงและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำนี้ค่อนข้างรุนแรงและส่งผลกระทบต่อความรู้สึกความเป็นอยู่ในการดำเนินชีวิตในวงกว้าง

การบัญญัติให้การกระทำกรณีขี้ยานพาหนะขณะเมาสุราในประเทศไทยให้เป็นการกระทำอันเป็นความผิดกฎหมายโดยรัฐกำหนด (Mala Prohibita) มุ่งประโยชน์ต่อคนในสังคมส่วนรวมและประเทศชาติ สังคมมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนา ทำให้ความเสียหายที่เกิดจากผู้เมาสุราแล้วขี้ยานพาหนะนั้นมีมากขึ้นและรุนแรง โดยคนในสังคมต้องการชีวิตที่สงบสุขและไม่ถูกทำร้ายรบกวนจากผู้อื่นแม้จะไม่มีเจตนาร้าย และประเทศควรมีประชากรที่มีคุณภาพ ไม่จำเป็นต้องสูญเสียเงินและประชากร โดยไม่ใช่เหตุ การใช้กฎหมายมาจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการจะนำมาใช้แก้ไขปัญหามาและป้องกันการเกิดปัญหา เนื่องจากกฎหมายมีสภาพบังคับเป็นสิ่งที่ทุกคนยอมรับและต้องปฏิบัติตามและต้องประกาศให้คนทุกคนในสังคมหรือรัฐในทราบ ทำให้การกำหนดหรือบัญญัติกฎหมายในแต่ละข้อแต่ละมาตราจำต้องพิจารณาวิเคราะห์วัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ที่จะตราขึ้นอย่างถี่ถ้วน ซึ่งการบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดกรณีขี้ยานพาหนะขณะเมาสุราของประเทศไทยยังมีความบกพร่องขาดความมีประสิทธิภาพ

## 2.5 มาตรการทางกฎหมายของไทยเกี่ยวกับการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

2.5.1. การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขี้ สำหรับประเทศไทยมีกฎหมายที่บัญญัติถึงการกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขี้โดยตรง คือ

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขี้ขี้ขับรถ

(1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขี้

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) .....

2. กฎกระทรวง

1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.

2522

ข้อ 1 การทดสอบผู้ขี้ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขี้ขี้โดยใช้วิธีการตามลำดับ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(3) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (2) และ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2 กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ 3 ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 2,000

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ เศษ

1 ส่วน 1.3

2) กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 ให้ยกเลิกความใน (1) ของข้อ 3 ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณีดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้

(ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

จากบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่าในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) สำหรับการกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับไว้ที่



50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ 4 ลักษณะดังนี้ ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์, ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์, ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเป็นผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะไม่เพียงพอหรือยังขาดประสิทธิภาพในการตัดสินใจการควบคุมยานพาหนะ

#### 2.5.2. หลักเกณฑ์การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับ

การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่นั้น กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 1 ได้กำหนดวิธีการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ทั้งหมด 3 วิธีการตามลำดับ คือ ลมหายใจ ปัสสาวะ และเลือด

การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับโดยตรวจวัดจากลมหายใจ ทำได้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายโดยหากเจ้าหน้าที่เห็นว่าบุคคลใดมีพฤติกรรมที่น่าเชื่อได้ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่อยู่ในภาวะมีเมามา เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจที่จะเรียกให้บุคคลดังกล่าวหยุดรถ และทำการทดสอบผู้ขับขี่นั้นว่าอยู่ในสภาวะมีเมามาหรือไม่<sup>89</sup> โดยการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดทางลมหายใจด้วยการเป่าผ่านเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ (Breath Alcohol Analyzer) ซึ่งถือว่า

<sup>89</sup> ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522,

มาตรา 43 ตรี “ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย”

ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

มาตรา 142 “เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ  
(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้น ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร\* พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร\*สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหยอนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร\* พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร\*มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อทำการทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

การทดสอบตามมาตรา นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”



ถือเป็นเครื่องมือแพทย์อย่างหนึ่งที่ต้องมีการตรวจวัดมาตรฐาน เครื่องวัดแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ จึงต้องได้รับการสอบเทียบจากหน่วยงานที่ได้รับการรับรองคุณภาพห้องปฏิบัติการตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 เนื่องจากหัววัดของเครื่องเป็นเซลล์ไฟฟ้าเคมี จึงต้องได้รับการสอบเทียบทุกๆ 6 เดือน และต้องมีสติ๊กเกอร์รับรองเครื่องในช่วงเวลาอยู่ที่ตัวเครื่อง เพื่อปรับให้หัววัดสามารถใช้งานได้อย่างถูกต้อง ซึ่งเป็นหน้าที่ของสถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติที่จะเข้ามาดูแลมาตรฐานการสอบเทียบ เพื่อประชาชนสบายใจและมั่นใจได้ว่าเครื่องวัดแอลกอฮอล์ที่ตำรวจนำมาให้เป่ามีความถูกต้องตรงตามมาตรฐาน

แนวทางการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แนวทางในการตั้งจุดตรวจเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่มีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญได้แก่

- 1) เจ้าหน้าที่ชั้นสัญญาบัตร สำหรับควบคุมการปฏิบัติจำนวน 2 นาย
  - หัวหน้าจุดตรวจ คือ รองผู้กำกับการ (จราชร) หรือ สารวัตรจราชร จำนวน 1 นาย
  - ร้อยเวรทำหน้าที่ตรวจวัดเครื่องมือจำนวน 1 นาย
- 2) ชั้นประทวน จำนวน 10 นาย
  - ตรวจวัดเครื่องมือเบื้องต้น จำนวน 4 - 6 นาย
  - ผู้ช่วยร้อยเวร จำนวน 2 นาย
  - ส่งผู้ต้องหาจำนวน 2 - 4 นาย

ขั้นตอนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตำรวจทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ และพบว่ามึระดับแอลกอฮอล์เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

- 1) แจ้งสิทธิ/ พิมพ์ลายนิ้วมือ/ สอบสวน
- 2) ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 40 คะแนน
- 3) ควบคุมตัว (ขัง) หรือประกันตัว 10,000–20,000 บาท
- 4) ส่งฟ้องศาลวันรุ่งขึ้น
- 5) ศาลลงโทษปรับ โทษจำ รอสั่งคุมประพฤติ บริการสังคม และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6

เดือน

- 6) ถ้าปริมาณแอลกอฮอล์สูงมาก ศาลอาจลงโทษจำคุกทันที

กรณีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากเลือดของผู้ขับขี่นั้น กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 1 กล่าวว่าให้ตรวจได้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบจากทางลมหายใจได้เท่านั้น และข้อ 2 กล่าวว่า “กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะ

เลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม” กล่าวคือ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากการตรวจจากเลือดของผู้ขับขี่นั้นจะต้องกระทำโดยผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมโดยการตรวจจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่ด้วย เนื่องจากคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 10 ให้ความเห็นว่าการเจาะเลือดและการตรวจเลือดเป็นการกระทำต่อร่างกายของบุคคล ซึ่งกระทบต่อสิทธิเสรีภาพในชีวิตและร่างกายของบุคคลตามมาตรา 31 ของรัฐธรรมนูญซึ่งให้การรับรองไว้และในหลักทั่วไปของการ ประกอบวิชาชีพเวชกรรม การกระทำต่อร่างกายของผู้ป่วยต้องได้รับความยินยอมจากผู้ป่วย เว้นแต่เพื่อประโยชน์ในการช่วยชีวิตของผู้ป่วยในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้น การเจาะเลือดที่กระทำต่อ ร่างกายของผู้ขับขี่ก็ควรได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่ด้วย

### 2.5.3. บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ

ตารางที่ 2.7 แสดงอัตราโทษของการ “เมาแล้วขับ” ของประเทศไทย

การกระทำผิดกรณีเมาแล้วขับ	อัตราโทษ
ระดับ BAC เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตัดคะแนน 40 คะแนน</li> <li>- ปรับ 5,000 – 20,000 บาท หรือ</li> <li>- จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ</li> <li>- ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</li> <li>- ทำงานบริการสังคม</li> </ul>
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตัดคะแนน 40 คะแนน</li> <li>- ปรับ 20,000 – 100,000 บาท</li> <li>- จำคุกตั้งแต่ 1 – 5 ปี</li> <li>- ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</li> <li>- ทำงานบริการสังคม</li> </ul>
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตัดคะแนน 40 คะแนน</li> <li>- ปรับ 40,000 – 120,000 บาท</li> <li>- จำคุกตั้งแต่ 2 – 6 ปี</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</li> <li>- ทำงานบริการสังคม</li> </ul>
กรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตัดคะแนน 40 คะแนน</li> <li>- ปรับ 60,000 – 200,000 บาท</li> <li>- จำคุกตั้งแต่ 3 – 10 ปี</li> <li>- ศาลอาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</li> <li>- ทำงานบริการสังคม</li> </ul>

ที่มา : พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 ดังรายละเอียดในตาราง<sup>90</sup>

#### การปฏิเสธการตรวจวัด

ส่วนในกรณีที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าหน้าที่ที่สั่งให้ดำเนินการทดสอบตามมาตรา 142 กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกให้ผู้ขับขี่ทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แต่บุคคลนั้นไม่ยอมทำการตรวจวัดหรือปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์โดยไม่มีเหตุอันควร กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ขับขี่นั้นกระทำความผิดฐานขับขี่รถขณะเมาสุรา<sup>91</sup>

<sup>90</sup> ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550

มาตรา 160 ตรี “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึง สองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า หกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวาง โทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ จำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาทและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

<sup>91</sup> ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

มาตรา 142 วรรค 4 “ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)”

นอกจากบทลงโทษการกระทำความผิดกรณี “เมาแล้วขับ” โดยตรงตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวข้างต้น ยังมีมาตรการการลงโทษเพื่อป้องกันหรือลดจำนวนอุบัติเหตุบนถนนท้อง สำหรับการกระทำที่เป็นเหตุอันนำไปสู่การกระทำความผิดเมาแล้วขับ เช่น พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31 ห้ามมิให้ผู้ใดบริโภครถยนต์เครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์บนทางถนนหรือการจราจรทางบกในขณะที่ขับขี่หรือในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ<sup>92</sup> หากฝ่าฝืนจะมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>93</sup>

บทลงโทษสำหรับลดจำนวนและป้องกันการกระทำผิดจากผู้ที่ยังไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

1) พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 29 “ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์แก่บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบปีบริบูรณ์” หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2) พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาตรา 26 “ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ไม่ว่าเด็กจะยินยอมหรือไม่ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการ จำหน่าย แลกเปลี่ยน หรือให้สุรา หรือบุหรี่แก่เด็ก เว้นแต่การปฏิบัติทางการแพทย์ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งมีโทษตามกฎหมายอื่นที่หนักกว่าก็ให้ลงโทษตามกฎหมายนั้น”

โดยมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวเป็นการบัญญัติเพื่อจำกัดการเข้าถึงของเยาวชน หรือบุคคลผู้ที่มีอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ ต่อเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ โดยอาจมีปัจจัยที่เกิดจากความอยากรู้อยากลอง ถูกชักชวน หรือเห็นได้จากสื่อโฆษณาหรือการบริโภคของผู้ใหญ่ คนในสังคมรอบข้าง หรือแม้กระทั่งผู้ปกครอง บุคคลในครอบครัว ซึ่งมาตรการการจำกัดการเข้าถึงการป้องกันหรือลดจำนวนของผู้ดื่มที่เป็นเยาวชน รวมถึงมาตรการการลงโทษสำหรับนักดื่มเยาวชนในประเทศไทยนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

<sup>92</sup> ดู ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555

ข้อ 1 ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะที่ขับขี่หรือในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ คำว่า “ทาง” และ “รถ” ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า “ทาง” และ “รถ” ตามกฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางบก  
ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ประกาศ ณ วันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2555

<sup>93</sup> ดู พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ข

มาตรา 42 “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

## บทที่ 3

### มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเกี่ยวกับ

#### การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

การศึกษาเปรียบเทียบประสิทธิภาพของมาตรการทางกฎหมายการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและระดับความผิดกรณีเมาแล้วขับของต่างประเทศ เพื่อนำผลการศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและระดับความผิดในการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราที่มีความเหมาะสมมาใช้ในประเทศไทย โดยมีประเทศที่นำมาทำการศึกษาวิเคราะห์ 4 ประเทศดังนี้

1. ประเทศอังกฤษ (สหราชอาณาจักร)
2. สหรัฐอเมริกา
3. ประเทศเวียดนาม (สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม)
4. ประเทศออสเตรเลีย (สาธารณรัฐออสเตรเลีย)

#### 3.1 มาตรการทางกฎหมายประเทศอังกฤษ

ในประเทศอังกฤษ เวลส์ หรือไอร์แลนด์เหนือ แม้ว่าคุณจะมีระดับ BAC อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด แต่คุณจะมีโอกาสมากถึง 13 เท่าที่จะทำให้ตัวเองเสียชีวิต หรือทำให้ใครก็ตามที่คุณขับรถชนเสียชีวิตลง ปัจจุบัน กฎหมายได้กำหนดให้มี BAC ได้ไม่เกิน 80 mg% ซึ่งกฎหมายนี้ถูกบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปี 1967 แต่ในปี 2001 คณะกรรมาธิการยุโรปได้กล่าวว่าจากการวิจัยด้านความปลอดภัยฉบับใหม่แนะนำให้จำกัดระดับ BAC ที่ระดับ 50 mg% โดยทุกประเทศในสหภาพยุโรปเปลี่ยน ยกเว้นอังกฤษ แต่อย่างไรก็ตามในปี 2014 สกอตแลนด์ได้ทำการลดระดับ BAC ลงเหลือ 50 mg% และไอร์แลนด์เหนือก็เริ่มส่งสัญญาณว่ากำลังจะเปลี่ยนเหมือนกัน และทิ้งให้อังกฤษและเวลส์เป็นสถานที่ที่มีข้อกำหนดเรื่องระดับ BAC ที่สูงที่สุดในยุโรปต่อไป โดยในการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาในปี 2014 พบว่าอุบัติเหตุที่นำไปสู่การเสียชีวิต 1766 ครั้ง ในรอบ 3 ปี พบว่าผู้ขับขี่จะมีโอกาสมากถึง 13 เท่าที่จะมีโอกาส

เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การเสียชีวิต เมื่อมีระดับ BAC อยู่ที่ 80 mg% และแม้ว่าคุณจะมี BAC อยู่ที่ 50 mg% ก็มีโอกาสดัง 5 เท่าที่จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การเสียชีวิต นอกจากนี้โทษกกระทวงคมนาคมของอังกฤษยังได้ให้สัมภาษณ์ว่า การดื่มแล้วขับนั้นเป็นการกระทำที่รับไม่ได้อย่างยิ่ง ซึ่งเราควรจะต้องมีบทลงโทษอย่างเข้มงวดแก่บุคคลที่กระทำความผิดนี้<sup>94</sup>

### 3.1.1. การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับ

ประเทศอังกฤษถือเป็นประเทศแรก ๆ ที่เริ่มมีการตั้งจุดตรวจรถริมถนนเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 ต่อมาในปี ค.ศ. 1983 ได้มีการนำวิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจมาใช้แทนที่การตรวจวัดจากเลือด และในปี ค.ศ.1996 มีการนำนโยบายการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมาปฏิบัติอย่างจริงจัง ดังนั้นผู้ขับขี่ทุกรายที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจะต้องถูกตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่ว่าอุบัติเหตุจะมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือไม่ก็ตาม (Traffic Injury Research Foundation, 2009) จากการรายงานของ Institute of Alcohol Studies (IAS) (2010) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าในบรรดาผู้ที่เมาแล้วขับซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศอังกฤษเป็นผู้ชายถึง 9 ใน 10 คน และส่วนใหญ่มักระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ 0.15 กรัมต่อ 100 มิลลิตร กว่าร้อยละ 52 ของผู้กระทำผิดมีอายุต่ำกว่า 33 ปี หลังจากที่มีการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับอย่างจริงจังมาตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1983 ส่งผลให้จำนวนผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับลดลงอย่างเห็นได้ชัด

ประเทศอังกฤษมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะจากลมหายใจ เลือด และปัสสาวะ โดยได้กำหนดระดับแอลกอฮอล์อันเป็นความผิดกรณีเมาแล้วขับไว้ในพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) มาตรา 11<sup>95</sup> ดังนี้

<sup>94</sup> Michael Mosley. Are drink-driving limits too high?. 19 September 2018. สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://www.bbc.com/news/health>.

<sup>95</sup> See Road Traffic Act 1988, Section 11

(2) In those sections

“the prescribed limit” means, as the case may require—

(a) 35 microgrammes of alcohol in 100 millilitres of breath,  
 (b) 80 milligrammes of alcohol in 100 millilitres of blood, or  
 (c) 107 milligrammes of alcohol in 100 millilitres of urine,

or such other proportion as may be prescribed by regulations



35 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร สำหรับการตรวจวัดจากลมหายใจ

80 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร สำหรับการตรวจวัดจากเลือด

107 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร สำหรับการตรวจวัดจากปัสสาวะ

### 3.1.2. หลักเกณฑ์การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับ

ประเทศอังกฤษ ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ใน Road Traffic Act 1988 ซึ่งตามกฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาไว้ 2 ลักษณะด้วยกัน คือ ความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่อยู่ในสภาวะไม่เหมาะสมและความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีอัตราส่วนแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

มาตรา 4 ขับขี่หรือควบคุมเมื่ออยู่ภายใต้ภาวะมีเมาหรือเมามาเสพติด<sup>96</sup>

(1) บุคคลในขณะที่ขับขี่หรือกำลังพยายามที่จะขับขี่ยานพาหนะอันขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกล อยู่ในสภาวะไม่เหมาะสมที่จะขับขี่เนื่องจากเมาสุราหรือเมามาเสพติด ผู้นั้นกระทำความผิด

(2) โดยไม่เป็นการกระทบต่ออนุมาตรา (1) ข้างต้น บุคคลใดควบคุมยานพาหนะอันขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกลซึ่งอยู่บนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ อยู่ในสภาวะที่ไม่เหมาะสมที่จะขับขี่เนื่องจากเมาสุราหรือเมามาเสพติด ผู้นั้นกระทำความผิด

มาตรา 5 ขณะขับขี่หรือควบคุมดูแลพาหนะอันเดินด้วยเครื่องยนต์ในขณะที่ปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด<sup>97</sup>

<sup>96</sup> See Road Traffic Act 1988, Section 4 Driving, or being in charge, when under influence of drink or drugs.

“(1) A person who, when driving or attempting to drive a mechanically propelled vehicle on a road or other public place, is unfit to drive through drink or drugs is guilty of an offence.

(2) Without prejudice to subsection (1) above, a person who, when in charge of a mechanically propelled vehicle which is on a road or other public place, is unfit to drive though drink or drugs is guilty of an offence”

<sup>97</sup> See Road Traffic Act 1988, Section 5.

“Driving or being in charge of a motor vehicle with alcohol concentration above prescribed limit.

## (1) ถ้าบุคคลใด

(a) ขับขี่หรือพยายามขับขี่พาหนะอันเดินด้วยเครื่องยนต์บนถนนหรือสถานที่สาธารณะ, หรือ

(b) ควบคุมดูแลพาหนะอันเดินด้วยเครื่องยนต์บนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ, หลังจากที่บริโภคแอลกอฮอล์และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ, เลือดหรือปัสสาวะเกินจากที่กฎหมายกำหนด ผู้นั้นกระทำความผิด

โดยมาตรานี้จะไม่มีผลหากผู้ควบคุมยานยนต์บุคคลนั้นพิสูจน์ได้ว่าไม่ได้ขับรถขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจเลือดหรือปัสสาวะเกินที่กฎหมายกำหนดไว้

Road Traffic Act 1988 ได้กำหนดวิธีการทดสอบผู้ขับขี่ หรือพยายามขับขี่ หรือควบคุมยานพาหนะบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะว่าอยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดหรือไม่ โดยกำหนดการทดสอบไว้ในมาตรา 6 และ 7 ของ Road Traffic Act 1988 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

มาตรา 6 ให้อำนาจแก่ตำรวจในการจัดการทดสอบเบื้องต้น<sup>98</sup>

## (1) if a person

(a) drives or attempts to drive a motor vehicle on a road or other public place, or

(b) is in charge of a motor vehicle on a road or other public place, after consuming so much alcohol that the proportion of it in his breath, blood or urine exceeds the prescribed limit he is guilty of an offence.

<sup>98</sup>See Road Traffic Act 1988, Section 6 Power to administer preliminary tests

(1) If any of subsections (2) to (5) applies a constable may require a person to co-operate with any one or more preliminary tests administered to the person by that constable or another constable.

(2) This subsection applies if a constable reasonably suspects that the person—

(a) is driving, is attempting to drive or is in charge of a motor vehicle on a road or other public place, and

(b) has alcohol or a drug in his body or is under the influence of a drug.

(3) This subsection applies if a constable reasonably suspects that the person—

(a) has been driving, attempting to drive or in charge of a motor vehicle on a road or other public place while having alcohol or a drug in his body or while unfit to drive because of a drug, and

(b) still has alcohol or a drug in his body or is still under the influence of a drug.

(4) This subsection applies if a constable reasonably suspects that the person—

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีเหตุสงสัยตามสมควรว่าบุคคลใดขณะขับขี่ หรือพยายามขับขี่ หรือควบคุมยานพาหนะบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ มีแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดอยู่ในร่างกาย หรืออยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ หรือยาเสพติด เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเรียกให้บุคคลให้ความร่วมมือ ในการดำเนินการทดสอบเบื้องต้น โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะเรียกให้ดำเนินการตามมาตรา 6 นี้ จะต้อง เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่อยู่ในเครื่องแบบ นอกจากนี้กรณีทีบุคคลไม่ให้ความร่วมมือในการทดสอบ เบื้องต้นโดยปราศจากเหตุอันสมควร มาตรา 6 ยังกำหนดให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิด ซึ่งตาม Road Traffic Offenders Act 1988 ได้กำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าวคือ มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 ปอนด์ และการไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ดังกล่าวหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่า มีเหตุสงสัยตามสมควรว่าบุคคลมีแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดในร่างกายหรืออยู่ภายใต้ฤทธิ์ของยาเสพติด บทบัญญัติมาตรา 6D(2) ของ Road Traffic Act 1988 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจจับบุคคลดังกล่าวได้โดย ไม่ต้องมีหมาย

โดยการทดสอบเบื้องต้นว่าบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมามาจากแอลกอฮอล์ หรือไม่นั้น Road Traffic Act 1988 การทดสอบเบื้องต้นบางครั้งเรียกว่าการทดสอบริมถนนหรือการ ทดสอบการคัดกรอง ซึ่งการทดสอบดังกล่าวมี 2 วิธี วิธีแรกคือการทดสอบลมหายใจเบื้องต้น (preliminary breath test) ตามที่กำหนดในมาตรา 6A<sup>99</sup> อันเป็นการทดสอบโดยใช้เครื่องมือทดสอบลม

---

(a) is or has been driving, attempting to drive or in charge of a motor vehicle on a road or other public place, and

(b) has committed a traffic offence while the vehicle was in motion.

(5) .....

<sup>99</sup> See Road Traffic Act 1988, Section 6A Preliminary breath test

(1) A preliminary breath test is a procedure whereby the person to whom the test is administered provides a specimen of breath to be used for the purpose of obtaining, by means of a device of a type approved by the Secretary of State, an indication whether the proportion of alcohol in the person's breath or blood is likely to exceed the prescribed limit.

(2) A preliminary breath test administered in reliance on section 6(2) to (4) may be administered only at or near the place where the requirement to co-operate with the test is imposed.

(3) A preliminary breath test administered in reliance on section 6(5) may be administered—

(a) at or near the place where the requirement to co-operate with the test is imposed, or

หายใจ การทดสอบลมหายใจผ่านเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีซึ่งระบุว่าสัดส่วนแอลกอฮอล์ในลมหายใจของบุคคลหรือเลือดอันมีแนวโน้มที่จะเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนอีกวิธีหนึ่งเป็นการทดสอบสมรรถภาพเบื้องต้น (preliminary impairment test) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6B<sup>100</sup> โดยเป็นการทดสอบทางกายภาพ ว่าบุคคลนั้นมีสภาพที่เหมาะสมต่อการขับขี่ยานพาหนะหรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น ให้บุคคลเดินให้ตรงเส้นตามที่เจ้าหน้าที่กำหนด โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเลือกใช้วิธีใดในการดำเนินการนั้นก็ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและสถานการณ์

มาตรา 7 การตรวจหาระดับแอลกอฮอล์โดยการเก็บตัวอย่างทดสอบ<sup>101</sup> ได้กำหนดให้การสอบสวนเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะที่มีเมามา เจ้าหน้าที่ที่สามารถเรียกให้

---

(b) if the constable who imposes the requirement thinks it expedient, at a police station specified by him.

<sup>100</sup> See Road Traffic Act 1988, Section 6B Preliminary impairment test

(1) A preliminary impairment test is a procedure whereby the constable administering the test—

(a) observes the person to whom the test is administered in his performance of tasks specified by the constable, and

(b) makes such other observations of the person's physical state as the constable thinks expedient.

(2) The Secretary of State shall issue (and may from time to time revise) a code of practice about—

(a) the kind of task that may be specified for the purpose of a preliminary impairment test,

(b) the kind of observation of physical state that may be made in the course of a preliminary impairment test,

(c) the manner in which a preliminary impairment test should be administered, and

(d) the inferences that may be drawn from observations made in the course of a preliminary impairment test.

(3) In issuing or revising the code of practice the Secretary of State shall aim to ensure that a preliminary impairment test is designed to indicate—

(a) whether a person is unfit to drive, and

(b) if he is, whether or not his unfitness is likely to be due to drink or drugs.

<sup>101</sup> See Road Traffic Act 1988, Section 7 Provision of specimens for analysis.

(1) In the course of an investigation into whether a person has committed an offence under section 3A, 4 or 5 of this Act a constable may, subject to the following provisions of this section and section 9 of this Act, require him—

---

(a) to provide two specimens of breath for analysis by means of a device of a type approved by the Secretary of State, or

(b) to provide a specimen of blood or urine for a laboratory test.

(1A) In the course of an investigation into whether a person has committed an offence under section 5A of this Act a constable may, subject to subsections (3) to (7) of this section and section 9 of this Act, require the person to provide a specimen of blood or urine for a laboratory test.

(2A) constable may make a requirement under this section to provide specimens of breath only if—

(a) the requirement is made at a police station or a hospital,

(b) the requirement is imposed in circumstances where section 6(5) of this Act applies, or

(c) the constable is in uniform.

(2C) Where a constable has imposed a requirement on the person concerned to co-operate with a relevant breath test at any place, he is entitled to remain at or near that place in order to impose on him there a requirement under this section.

(2D) If a requirement under subsection (1)(a) above has been made at a place other than at a police station, such a requirement may subsequently be made at a police station if (but only if)—

(a) a device or a reliable device of the type mentioned in subsection (1)(a) above was not available at that place or it was for any other reason not practicable to use such a device there, or

(b) the constable who made the previous requirement has reasonable cause to believe that the device used there has not produced a reliable indication of the proportion of alcohol in the breath of the person concerned.

(3) A requirement under this section to provide a specimen of blood or urine can only be made at a police station or at a hospital; and it cannot be made at a police station unless—

(a) the constable making the requirement has reasonable cause to believe that for medical reasons a specimen of breath cannot be provided or should not be required, or

(b) specimens of breath have not been provided elsewhere and] at the time the requirement is made a device or a reliable device of the type mentioned in subsection (1)(a) above is not available at the police station or it is then for any other reason not practicable to use such a device there, or

(bb) a device of the type mentioned in subsection (1)(a) above has been used (at the police station or elsewhere)] but the constable who required the specimens of breath has reasonable cause to believe that the device has not produced a reliable indication of the proportion of alcohol in the breath of the person concerned, or

---

(bc) as a result of the administration of a preliminary drug test, the constable making the requirement has reasonable cause to believe that the person required to provide a specimen of blood or urine has a drug in his body, or

(c) the suspected offence is one under section 3A, 4 or 5A of this Act and the constable making the requirement has been advised by a medical practitioner or a registered health care professional that the condition of the person required to provide the specimen might be due to some drug; but may then be made notwithstanding that the person required to provide the specimen has already provided or been required to provide two specimens of breath.

(4) If the provision of a specimen other than a specimen of breath may be required in pursuance of this section the question whether it is to be a specimen of blood or a specimen of urine and, in the case of a specimen of blood, the question who is to be asked to take it shall be decided (subject to subsection (4A)) by the constable making the requirement.

(4A) Where a constable decides for the purposes of subsection (4) to require the provision of a specimen of blood, there shall be no requirement to provide such a specimen if—

(a) the medical practitioner who is asked to take the specimen is of the opinion that, for medical reasons, it cannot or should not be taken; or

(b) the registered health care professional who is asked to take it is of that opinion and there is no contrary opinion from a medical practitioner;

and, where by virtue of this subsection there can be no requirement to provide a specimen of blood, the constable may require a specimen of urine instead.

(5) A specimen of urine shall be provided within one hour of the requirement for its provision being made and after the provision of a previous specimen of urine.

(5A) A constable may arrest a person without warrant if—

(a) the person fails to provide a specimen of breath when required to do so in pursuance of this section, and

(b) the constable reasonably suspects that the person has alcohol in his body.

(6) A person who, without reasonable excuse, fails to provide a specimen when required to do so in pursuance of this section is guilty of an offence.

(7) A constable must, on requiring any person to provide a specimen in pursuance of this section, warn him that a failure to provide it may render him liable to prosecution.



บุคคลให้ตัวอย่างสิ่งตรวจเพื่อนำไปทดสอบวัดระดับแอลกอฮอล์ ซึ่งสามารถกระทำได้โดยการให้ตัวอย่างลมหายใจ ปัสสาวะ และเลือด เพื่อทำการทดสอบ และในการนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีหน้าที่ต้องแจ้งให้บุคคลซึ่งถูกสั่งให้เก็บตัวอย่างทดสอบทราบ ว่า หากบุคคลนั้นไม่ให้ความร่วมมือหรือปฏิเสธที่จะให้เก็บตัวอย่างอาจจะถูกดำเนินคดีทางกฎหมายได้ นอกจากนี้การไม่ให้ความร่วมมือ หรือปฏิเสธไม่ให้เก็บตัวอย่างทดสอบ โดยปราศจากเหตุตามสมควรยังเป็นความผิดตามกฎหมาย โดยกฎหมายได้กำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าวไว้ คือ

(a) กรณีการไม่ให้ความร่วมมือหรือปฏิเสธการเก็บตัวอย่างทดสอบ หากเป็นการสั่งให้เก็บตัวอย่างทดสอบเพื่อพิสูจน์ความสามารถในการขับขี่หรือเพื่อหาปริมาณแอลกอฮอล์ขณะที่จำเลย กำลังขับขี่หรือกำลังพยายามขับขี่ยานพาหนะ การละเลยหรือปฏิเสธดังกล่าวมีโทษจำคุก 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) กรณีการไม่ให้ความร่วมมือหรือปฏิเสธการเก็บตัวอย่างทดสอบในกรณีอื่น นอกจาก (a) มีโทษจำคุก 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 ปอนด์ หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกให้บุคคลให้ให้ตัวอย่างทดสอบโดยลมหายใจ การเก็บ ตัวอย่างลมหายใจจะต้อง ดำเนินการเก็บตัวอย่าง จำนวน 2 ครั้ง โดยใช้เครื่องมือที่ได้รับการอนุมัติจาก รัฐมนตรี และจะต้องดำเนินการ ณ สถานีตำรวจ, โรงพยาบาล, หรือที่สถานที่ซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องถูก ดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบลมหายใจ หรือจะถูกดำเนินการแต่บุคคลดังกล่าวไม่ให้ความร่วมมือ ส่วนการทดสอบโดยเก็บตัวอย่างจากปัสสาวะหรือเลือดนั้น โดยหลักจะต้องดำเนินการ ที่โรงพยาบาล เว้นแต่ในบางกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถให้ดำเนินการเก็บตัวอย่างที่สถานีตำรวจได้ จะเห็นได้ว่าตาม Road Traffic Act 1988 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเรียกให้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ได้ โดยในการดำเนินการเก็บตัวอย่างสิ่งส่งตรวจเพื่อนำไปตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่สามารถบังคับเอาตัวอย่างสิ่งส่งตรวจจากผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ ไม่ว่าจะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ นั้นจะดำเนินการ โดยการทดสอบเบื้องต้น หรือ การทดสอบโดยตรวจจากลมหายใจ ปัสสาวะหรือเลือด แต่ทั้งนี้ในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิเสธไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ หรือไม่ให้ความยินยอมในการเก็บตัวอย่างสิ่งส่งตรวจ Road Traffic Act 1988 ได้กำหนดมาตรการ ลงโทษไว้โดยให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องรับโทษในทางอาญา

### 3.1.3. บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ

ตารางที่ 3.1 แสดงการกำหนดอัตราโทษของกรณี “เมาแล้วขับ” ของประเทศอังกฤษ มีรายละเอียดดังนี้<sup>102</sup>

ระดับ BAC	อัตราโทษ
ต่ำกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ค่าปรับขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน</li> </ol>
0.08 – 0.137 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับ 150 ปอนด์ – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 – 16 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 4.5 เดือน</li> </ol>
0.138 – 0.206 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับ 150 ปอนด์ – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 17 - 22 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 6 เดือน</li> </ol>
0.207 – 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 23 – 28 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 7.5 เดือน</li> <li>บริการสังคม</li> </ol>
สูงกว่า 0.276 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 29 – 36 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 9 เดือน</li> <li>บริการสังคม</li> </ol>

<sup>102</sup> ไวจ์จัน กุลาชัย, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศไทย สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2555), น. 10.

จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่า โดยทั่วไปแล้วศาลของอังกฤษจะลงโทษด้วยการปรับระหว่าง 400 – 450 ปอนด์ (ประมาณ 20,000 – 22,500 บาท) และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี อย่างไรก็ตามหากผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีคนเสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี นอกจากนี้หากมีการกระทำผิดซ้ำภายในระยะเวลา 10 ปี หรือมีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด 2.5 เท่า จะถือว่าเป็น “ผู้กระทำผิดที่มีความเสี่ยงสูง” จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปี และหากต้องการขับขี่ยานพาหนะอีกหลังจากพ้นกำหนด จะต้องได้รับการรับรองจากแพทย์ก่อนว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ หากผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี ค่าปรับไม่มีจำกัดจำนวนเงิน ตัดคะแนน 3-11 คะแนน และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 2 ปี<sup>103</sup>

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายสหรัฐอเมริกา

คณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติสหรัฐฯแนะนำให้ลดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่ลงจาก 0.08% เหลือ 0.05% หรือน้อยกว่านั้น ซึ่ง 0.08% นั้นถูกใช้อยู่ทั่วไปในหลาย ๆ แห่งในสหรัฐอเมริกา แต่ประเทศส่วนมากในยุโรป เอเชีย หรือประเทศในกลุ่มอเมริกาใต้ กลับบังคับใช้ที่ .05% หรือน้อยกว่า โดยจากการคำนวณ BAC calculator ซึ่งจัดทำโดยมหาวิทยาลัยตำรวจแห่งโอคลาโฮมา คนที่มีน้ำหนัก 160 ปอนด์ ซึ่งกินเบียร์ขนาด 12 ออนซ์ในเวลาสองชั่วโมง จะมีค่า BAC อยู่ที่ 0.05% ซึ่งยังเป็นระดับที่ยอมรับได้ในกฎหมายปัจจุบัน แต่ไม่ใช่ถ้าหากคำแนะนำของคณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติสหรัฐฯถูกนำมาใช้<sup>104</sup> ทุกวันนี้เมื่ออ้างอิงจากข้อมูลที่ได้มาจากรัฐบาล ระหว่างปี 2011 ถึง 2016 มีอัตราการเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ คือ 9878 และ 10,487 และจากข้อมูลชิ้นนี้พบว่าให้เห็นว่า 70% ของอัตราการตายเนื่องจากการดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะพบว่าผู้ขับขี่ที่มี BAC 0.15 หรือมากกว่า โดยค่าเฉลี่ย BAC ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ

<sup>103</sup> ไวพจน์ กุลราชย์, *อ้างแล้ว เชนอรรถที่ 102*, น. 11.

<sup>104</sup> Alex Davies. “US Regulators Want To Lower The Driving Blood Alcohol Limit”. 2013, สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://www.businessinsider.com/>.

รถชนในสหรัฐ มีระดับ BAC ที่ 0.18 ซึ่งมากกว่าข้อกำหนดกลางที่ให้ BAC ได้ไม่เกิน 0.08 ถึงสองเท่า นี่จึงเป็นเหตุผลว่าทำไมจึงควรลดระดับ BAC ตามกฎหมายลงจาก 0.08 เป็น 0.05<sup>105</sup>

### 3.2.1. การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับ

ในสหรัฐอเมริกาการขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามาไม่ว่าจะด้วยฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ หรือ ยาเสพติดถูกกำหนดให้เป็นความผิดในทุกมลรัฐ โดยการขับขี่ยานพาหนะในขณะมีเมมาเป็นที่รู้จักกัน โดยทั่วไปในฐานะความผิด Driving Under the Influence หรือ (DUI) หรือในบางมลรัฐกำหนดว่า Driving While Intoxicated (DWI) หรือ Operating While Impaired (OWI) หรือ Operating a Vehicle Under the Influence (OVI) การกระทำความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะนี้ในแต่ละมลรัฐ ก็จะมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดแตกต่างกัน โดยผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนดก็จะต้องรับโทษสำหรับความผิดดังกล่าว โดยการจะพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในปริมาณที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่นั้น ในแต่ละมลรัฐก็จะมีวิธี ในการดำเนินการที่แตกต่างกันออกไป<sup>106</sup>

การออกกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับในประเทศสหรัฐอเมริกาเริ่มต้น ขึ้นในปี ค.ศ. 2000 โดยในปีดังกล่าว มลรัฐส่วนใหญ่มีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.10 กรัม/100 มิลลิลิตร ต่อมาในปี ค.ศ. 2005 หลาย ๆ มลรัฐมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร (Traffic Injury Foundation, 2009) และมีบางมลรัฐกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่แต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายเป็นของตนเอง ดังนั้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดและบทลงโทษจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละมลรัฐ<sup>107</sup> ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะกล่าวถึงมลรัฐเพนซิลเวเนีย

มลรัฐเพนซิลเวเนียมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ยานพาหนะจากลมหายใจ เลือด และปัสสาวะ โดยได้กำหนดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์และค่าจำกัดความอาการ "มีเมามา" อันเป็นความผิดกรณีเมาแล้วขับไว้ใน Acts 24 of 2003. โดยพระราชบัญญัตินี้ออกเมื่อวันที่ 30

<sup>105</sup> Jackson Shedelbower. Drunk Driving Policies That Actually Work . August 23, 2018, สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2563, จาก [https://www.realclearhealth.com/articles/2018/08/23/drunken\\_driving\\_policies\\_that\\_actually\\_work\\_.html](https://www.realclearhealth.com/articles/2018/08/23/drunken_driving_policies_that_actually_work_.html).

<sup>106</sup> อัญชนิตา บุญญรักษ์ธัญญา, “มาตรการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ยานพาหนะ : ศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), น. 58.

<sup>107</sup> ไวกาน์ กุลาชัย, *อั้งแล้ว เจริญรถที่ 102*, น. น. 14.

กันยายน 2546 ได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะการกระทำความผิด มาตรการการลงโทษ และอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสำหรับกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยมลรัฐเพนซิลเวเนียได้แบ่งลักษณะของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดมาแล้วซ้ำไว้ 2 กรณี คือ ผู้กระทำความผิดที่เป็นเยาวชน และผู้กระทำความผิดที่เป็นผู้ใหญ่ โดยเยาวชน หมายถึง บุคคลที่มีอายุไม่เกิน 21 ปีบริบูรณ์

ซึ่งมลรัฐเพนซิลเวเนียกำหนดวิธีการทดสอบไว้ 3 วิธี กล่าวคือ ทางลมหายใจ ปัสสาวะ และเลือด ผลการทดสอบที่ใช้เป็นหลักฐาน ในการดำเนินคดีอาญาซึ่งจำเลยถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้น ระดับแอลกอฮอล์หรือสารควบคุมในเลือดของจำเลยตามที่แสดงโดยการทดสอบทางเคมีทางลมหายใจ เลือด หรือปัสสาวะ ซึ่งการทดสอบต้องได้ดำเนินการโดยบุคคลที่ผ่านการรับรอง โดยใช้อุปกรณ์ที่ได้รับการอนุมัติจะต้องได้รับการยอมรับในหลักฐาน มีรายละเอียดดังนี้<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup>See. Acts 24 of 2003.

Section 9.1. Section 1547(a), (b)(1) and (2), (c), (d), (e) and (i) of Title 75 are amended and the section is amended by adding a subsection to read:

(c) Test results admissible in evidence.--In any summary proceeding or criminal proceeding in which the defendant is charged with a violation of section [3731] 3802 or any other violation of this title arising out of the same action, the amount of alcohol or controlled substance in the defendant's blood, as shown by chemical testing of the person's breath, blood or urine, which tests were conducted by qualified persons using approved equipment, shall be admissible in evidence.

(1) Chemical tests of breath shall be performed on devices approved by the Department of Health using procedures prescribed jointly by regulations of the Departments of Health and Transportation. Devices shall have been calibrated and tested for accuracy within a period of time and in a manner specified by regulations of the Departments of Health and Transportation. For purposes of breath testing, a qualified person means a person who has fulfilled the training requirement in the use of the equipment in a training program approved by the Departments of Health and Transportation. A certificate or log showing that a device was calibrated and tested for accuracy and that the device was accurate shall be presumptive evidence of those facts in every proceeding in which a violation of this title is charged.

1) การทดสอบทางเคมีของลมหายใจ จะต้องดำเนินการบนอุปกรณ์ที่ได้รับการอนุมัติจากกรมอนามัยโดยใช้วิธีการที่กำหนดร่วมกันตามข้อบังคับของกรมอนามัยและการขนส่ง อุปกรณ์จะต้องได้รับการสอบเทียบและทดสอบเพื่อความถูกต้องภายในระยะเวลาและในลักษณะที่กำหนดโดยข้อบังคับของแผนกสุขภาพและการขนส่ง ซึ่งบุคคลที่มีอำนาจในการทดสอบหรือใช้อุปกรณ์ต้องผ่านการฝึกอบรมในการใช้อุปกรณ์ในโปรแกรมการฝึกอบรมที่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานด้านสุขภาพและการขนส่ง

2) การทดสอบทางเคมีของเลือดหรือปัสสาวะ จะต้องดำเนินการโดยห้องปฏิบัติการทางคลินิกที่ได้รับอนุญาตและได้รับอนุมัติจากกรมอนามัย โดยใช้วิธีการและอุปกรณ์ที่กำหนดโดยกรมสุขภาพหรือห้องปฏิบัติการอาชญากรรมตำรวจรัฐเพนซิลวาเนีย ในการตรวจเลือดและปัสสาวะเพื่อกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดหรือสารควบคุมควบคุม ขั้นตอนและอุปกรณ์ที่กำหนดโดยกระทรวงสาธารณสุขจะต้องได้รับการตรวจสอบทุกๆ 120 วัน เพื่อให้การทดสอบดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดโดยใช้อุปกรณ์ที่ถูกต้องและมีความน่าเชื่อถือได้ตามใบอนุญาตวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) กรณีเมาแล้วขับของมลรัฐเพนซิลเวเนียมีรายละเอียดดังนี้<sup>109</sup> หากเป็นผู้เยาว์ กำหนดระดับ (BAC) ไว้ที่ 0.02 กรัม/100 มิลลิลิตร และหากเป็นผู้ใหญ่ กำหนด

---

(2) (i) Chemical tests of blood or urine, if conducted by a facility located in this Commonwealth, shall be performed by a clinical laboratory licensed and approved by the Department of Health for this purpose using procedures and equipment prescribed by the Department of Health or by a Pennsylvania State Police criminal laboratory. For purposes of blood and urine testing, qualified person means an individual who is authorized to perform those chemical tests under the act of September 26, 1951 (P.L.1539, No.389), known as The Clinical Laboratory Act.

(ii) For purposes of blood and urine testing to determine blood alcohol or controlled substance content levels, the procedures and equipment prescribed by the Department of Health shall be reviewed within 120 days of the effective date of this subparagraph and at least every two years thereafter to ensure that consideration is given to scientific and technological advances so that testing conducted in accordance with the prescribed procedures utilizing the prescribed equipment will be as accurate and reliable as science and technology permit.

<sup>109</sup> See. Acts 24 of 2003.



ระดับ (BAC) ไร่ที่ ไร่ที่เกินกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ให้มีความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา แต่หากการทดสอบตรวจพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไร่ที่เกินกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตรแต่น้อยกว่าต่น้อยกว่า 0.10 กรัม/100 มิลลิลิตร อาจนำผลทดสอบมาพิจารณาพร้อมกับหลักฐานอื่นที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขับขี่ยั่ที่กรณีที่เป็นผู้ใหญ่นั้ได้อยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ระหว่างขับขี่ยานพาหนะหรือไม่

### 3.2.2. หลักเกณฑ์การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับ

การบังคับชั่กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีข้อกำหนดด้านการสุ่มตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Random breath testing) อย่งไรก็ตาม มีจำนวน 12 มลรัฐที่

---

Section 9.1. Section 1547(a), (b)(1) and (2), (c), (d), (e) and (i) of Title 75 are amended and the section is amended by adding a subsection to read:

(d) Presumptions from amount of alcohol.--If chemical testing of a person's breath, blood or urine shows:

(1) That the amount of alcohol by weight in the blood of an adult is 0.05% or less, it shall be presumed that the adult was not under the influence of alcohol and the adult shall not be charged with any violation under section 3731(a)(1), (4) or (5) (relating to driving under influence of alcohol or controlled substance), or, if the adult was so charged prior to the test, the charge shall be void ab initio. This fact shall not give rise to any presumption concerning a violation of section 3731(a)(2) or (3) or (i).

(2) That the amount of alcohol by weight in the blood of an adult is in excess of 0.05% but less than [0.10%] 0.08%, this fact shall not give rise to any presumption that the adult was or was not under the influence of alcohol, but this fact may be considered with other competent evidence in determining whether the adult was or was not under the influence of alcohol. This provision shall not negate the provisions of section 3731(i).

(3) That the amount of alcohol by weight in the blood of:

(i) an adult is [0.10%] .08% or more; or

(ii) a minor is 0.02% or more,

this fact may be introduced into evidence if the person is charged with violating section 3731.

ดำเนินการตั้งจุดตรวจการงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Sobriety checkpoints) ซึ่งการตั้งจุดตรวจในลักษณะนี้จะมีการคัดกรอง ผู้ขับขี่ทุกคนที่ขับรถผ่านมายังบริเวณที่ตั้งจุดตรวจ และเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเรียกตรวจผู้ขับขี่บางรายที่มีลักษณะบ่งบอกชัดเจนว่า “เมาแล้วขับ” (Traffic Injury Foundation, 2009)<sup>110</sup>

การสอบสวน สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องทำการสอบสวนว่าผู้ขับขี่เป็นบุคคล ซึ่ง “เมาแล้วขับ” หรือไม่ ประกอบด้วยสิ่งสำคัญต่อไปนี้คือ<sup>111</sup>

1. ยานพาหนะนั้นเกี่ยวข้องกับกรเกิดอุบัติเหตุ
2. ผู้ขับขี่ถูกสั่งให้หยุดรถบริเวณจุดตรวจการงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Sobriety checkpoints)
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับรายงานว่ารถคันดังกล่าวมีการขับขี่ในลักษณะผิดปกติ
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจหยุดรถคันดังกล่าวเพื่อตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายอย่างอื่น แต่สังเกตเห็นว่าผู้ขับขี่มีอาการมึนเมา
5. เจ้าหน้าที่ตำรวจสังเกตเห็นการขับขี่ที่ผิดปกติวิสัย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ ที่ผู้ขับขี่นั้น “เมาแล้วขับ”

ส่วน NHTS (National Highway Traffic Safety) ได้กำหนดลักษณะและอาการของผู้ขับขี่ที่ “เมาแล้วขับ” ไว้ดังนี้

1. การเลี้ยวโค้งด้วยรัศมีที่กว้างผิดปกติ
2. ขับขี่ยานพาหนะคร่อมเลน
3. ขับขี่ยานพาหนะส่ายไปมา
4. ขับขี่ด้วยความเร็วที่ต่ำผิดปกติ
5. หยุดรถภายในช่องจราจรโดยไม่มีเหตุอันสมควร
6. การเลี้ยวยานพาหนะกะทันหันหรือเลี้ยวผิดกฎหมาย
7. เร่ง/ลดความเร็วอย่างรวดเร็ว
8. ไม่เปิดไฟหน้า
9. ขับรถตามคันข้างหน้าอย่างกระชั้นชิด

<sup>110</sup> ไวพจน์ กุลาชัย, *อ้างแล้ว เจริญรถที่ 102*, น. 18.

<sup>111</sup> ไวพจน์ กุลาชัย, *อ้างแล้ว เจริญรถที่ 102*, น. 18.

หากเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและสังเกตเห็นลักษณะดังกล่าวข้างต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะสั่งให้หยุดรถ ซึ่งโดยปกติเจ้าหน้าที่ตำรวจจะตรงไปหาผู้ขับขี่และผู้ขับขี่ต้องนั่งอยู่ภายในรถ ในขั้นตอนนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจถามคำถามง่ายๆ เพื่อทดสอบว่าผู้ขับขี่เมาหรือไม่ นอกจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการบันทึกอาการต่างๆ ที่สื่อให้เห็นว่าบุคคลนั้น “เมาแล้วขับ” เช่น กลืนสุราจากลมหายใจของผู้ขับขี่ คำพูดที่ไม่ชัด อาการตาแดง หน้าแดง แสดงอาการชุ่มช้ำหรืองอแงงะก้นหาใบอนุญาตขับขี่หรือเอกสารการจดทะเบียน เป็นต้น เมื่อพิจารณาว่ามีหลักฐานชัดเจนเพียงพอว่าผู้ขับขี่นั้น ๆ “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่ตำรวจจะแจ้งให้ผู้ขับขี่ลงจากรถและทำการทดสอบอาการเมาของผู้ขับขี่ด้วยการตรวจการตอบสนองของตา การยืนขาเดียว และการนับเลขย้อนหลัง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่มีสิทธิที่จะปฏิเสธการทดสอบดังกล่าวข้างต้น ในขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจเบื้องต้น หากพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ถือว่ามีความผิดตามกฎหมาย<sup>112</sup>

การดำเนินการตั้งจุดตรวจการงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Sobriety checkpoints) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้<sup>113</sup>

1) การเลือกบริเวณตั้งจุดตรวจ มีแนวทางสำคัญได้แก่ การเลือกพื้นที่ที่มีการเกิด อุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ การเลือกบริเวณที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการจราจรให้น้อยที่สุด เป็นจุดซึ่งบริเวณที่เชื่อมต่อกันมีพื้นที่เพียงพอในการเรียกรถให้เข้าไปจอดเพื่อทำการสอบสวนเพิ่มเติม และต้องเป็นจุดที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทาง รวมถึงเป็นบริเวณที่มีแสงสว่างเพียงพอ

2) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติ ต้องมีการมอบหมายอย่างเป็นทางการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไปปฏิบัติหน้าที่และควบคุมการปฏิบัติ จำนวนเจ้าหน้าที่จะต้องเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ทั้งนี้อาจดึงข้าราชการพลเรือนจากหน่วยงานอื่นเข้ามาเสริมการปฏิบัติหน้าที่ได้ นอกจากนั้นควรแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติหน้าที่ร่วมกัน

3) การแจ้งเตือนล่วงหน้า การตั้งจุดตรวจทุกครั้งต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า นอกจากนั้น อาจประสานความร่วมมือกับสื่อมวลชนในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจถึงการบังคับใช้กฎหมาย “เมาแล้วขับ” อย่างเข้มงวด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มระดับของความร่วมมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ และเป็นการป้องกันการต่อต้านจากผู้ขับขี่อีก

<sup>112</sup> ไวพจน์ กุลาชัย, *อ้างแล้ว เจริญรถที่ 102*, น. 19.

<sup>113</sup> ไวพจน์ กุลาชัย, *อ้างแล้ว เจริญรถที่ 102*, น. 20.

ทางหนึ่ง นอกจากนั้น จะต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย เช่น หน่วยงานด้านความปลอดภัย สาธารณะ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาคดี และการฟ้องร้องข้าราชการ และกลุ่มผลประโยชน์ สาธารณะต่าง ๆ เป็นต้น

4) ความปลอดภัยจะต้องมีการติดป้ายหรือสัญญาณเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีการตั้ง จุดตรวจ แสงสว่างต้องเพียงพอ มีการตั้งกรวยยางเพื่อความปลอดภัย มีระบบแสงสว่างทั้งแบบถาวร และแบบเคลื่อนย้ายได้ ส่วนยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือสัญญาณ ให้ชัดเจน

### 3.2.3. บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ

บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับในมลรัฐเพนซิลเวเนียมีอัตราโทษหนักเบาขึ้นอยู่กับช่วงอายุ และ พฤติการณ์ของการกระทำผิดอันเกี่ยวกับความผิดกรณีเมาแล้วขับ อาทิ อัตราโทษของผู้กระทำผิดหาก เป็นผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะหรือผู้เยาว์ ซึ่งหมายถึงบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี จะมีอัตราโทษของความผิด เมาแล้วขับจะเบากว่าผู้กระทำผิดที่บรรลุนิติภาวะแล้ว และอัตราโทษหนักเบาจะขึ้นอยู่กับระดับปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบและจำนวนครั้งของการกระทำความผิดหรือกระทำความผิดซ้ำ

โดยบทลงโทษสำหรับความผิดกรณีเมาแล้วขับมีรายละเอียดอัตราโทษสำหรับบุคคลที่ บรรลุนิติภาวะ ดังปรากฏในตารางต่อไปนี้<sup>114</sup>

ตารางที่ 3.2 แสดงการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .08 - .099%

ประเภทการกระทำผิด	อัตราโทษ
ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ไม่มีการพักใบอนุญาตขับขี่</li> <li>2. ถูกคุมประพฤติขั้นสูงไม่เกิน 6 เดือน</li> <li>3. ปรับ 300 ดอลลาร์</li> <li>4. จ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษาดถนนและโรงเรียนให้ปลอดภัย</li> <li>5. อาจต้องเข้ารับการรักษาตามคำสั่งศาล</li> </ol>

<sup>114</sup> ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, มาตรการทางกฎหมายของรัฐ Pennsylvania เรื่อง “เมาไม่ขับ”, อ้างอิงใน สุทธิชัย คำพานิช, “มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขีระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก,” (วิทยานิพนธ์ มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2557).

ความผิดครั้งที่ 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 12 เดือน</li> <li>2. ถูกจำคุกอย่างน้อย 5 วัน แต่ไม่เกิน 6 เดือน</li> <li>3. ปรับ 300 -2,500 ดอลลาร์</li> <li>4. จ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษาดนและโรงเรียนให้ปลอดภัย</li> <li>5. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล</li> <li>6. ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เป็นกำหนดเวลา 1 ปี</li> </ol>
ความผิดครั้งที่ 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 12 เดือน</li> <li>2. ถูกจำคุกอย่างน้อย 10 วัน แต่ไม่เกิน 6 เดือน</li> <li>3. ปรับ 500 -5,000 ดอลลาร์</li> <li>4. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล</li> <li>5. ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เป็นกำหนดเวลา 1 ปี</li> </ol>

ตารางที่ 3.3 แสดงการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .10 - .159%

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 12 เดือน</li> <li>2. จำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทเป็นเวลา 60 วัน</li> <li>3. ถูกจำคุกอย่างน้อย 48 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 6 เดือน</li> <li>4. ปรับ 500 -5,000 ดอลลาร์</li> <li>5. จ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษาดนและโรงเรียนให้ปลอดภัย</li> <li>6. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล</li> <li>7. กำหนดอัตราความเร็วในการขับรถ</li> </ol>
ความผิดครั้งที่ 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 18 เดือน</li> <li>2. ถูกจำคุกอย่างน้อย 90 วัน แต่ไม่เกิน 5 ปี</li> <li>3. ปรับ 1,500 - 10,000 ดอลลาร์</li> </ol>

	4. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล 5. ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เป็นกำหนดเวลา 1 ปี
ความผิดครั้งที่ 4 ขึ้นไป	1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 18 เดือน 2. ถูกจำคุกอย่างน้อย 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี 3. ปรับ 1,500 - 10,000 ดอลลาร์ 4. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล 5. ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เป็นกำหนดเวลา 1 ปี

ตารางที่ 3.4 แสดงการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .16% หรือสูงกว่า

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
ความผิดครั้งที่ 1	1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 12 เดือน 2. จำกัดใบอนุญาตในการประกอบอาชีพบางประเภทเป็นเวลา 60 วัน 3. ถูกจำคุกอย่างน้อย 72 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 6 เดือน 4. ปรับ 1,000 - 5,000 ดอลลาร์ 5. จ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษาถนนและโรงเรียนให้ปลอดภัย 6. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล 7. กำหนดอัตราความเร็วในการขับรถ
ความผิดครั้งที่ 2	1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 18 เดือน 2. ถูกจำคุกอย่างน้อย 90 วัน แต่ไม่เกิน 5 ปี 3. ปรับขั้นต่ำ 1,500 ดอลลาร์ 4. จ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลรักษาถนนและโรงเรียนให้ปลอดภัย 5. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล 6. ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เป็นกำหนดเวลา 1 ปี



ความผิดครั้งที่ 3 ขึ้นไป	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. พักใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไม่เกิน 18 เดือน</li> <li>2. ถูกจำคุกอย่างน้อย 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี</li> <li>3. ปรับขั้นต่ำ 2,500 ดอลลาร์</li> <li>4. อาจต้องเข้ารับการบำบัดรักษาตามคำสั่งศาล</li> <li>5. ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เป็นกำหนดเวลา 1 ปี</li> </ol>
--------------------------	--

จากตารางอัตราโทษกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราข้างต้นแสดงมาตรการการลงโทษตามพฤติการณ์การกระทำผิด โดยพิจารณาจากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ และความเจ็ดหลาบจำนวนการกระทำผิดเดิม ซึ่งได้มีการบัญญัติเป็นช่วงชั้นของการพิจารณาอัตราโทษไว้อย่างชัดเจน นอกจากพฤติการณ์การกระทำผิดดังกล่าวแล้วรัฐเพนซิลเวเนีย Acts 24 of 2003. ยังกำหนดโทษกรณีระหว่างที่ถูกจับหรือเพิกถอน บุคคลใดขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) เท่ากับหรือมากกว่า .02% หรือ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกจะถูกตัดสินให้จ่ายค่าปรับ 1,000 ดอลลาร์และจะต้องถูกจำคุกเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน และหากเป็นการละเมิดครั้งที่สองจะเป็นการกระทำความผิดทางอาญาของระดับที่สามและเมื่อมีเชื่อได้ว่าบุคคลดังกล่าวจะกระทำผิดจะถูกให้จ่ายค่าปรับ 2,500 ดอลลาร์และต้องได้รับโทษจำคุกไม่น้อยกว่าหกเดือน

สำหรับบุคคลที่กระทำผิดแต่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะมีบทลงโทษใกล้เคียงกับผู้ใหญ่ ยกเว้นการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะพักใช้เป็นระยะเวลาที่น้อยกว่า ดังรายละเอียดในตาราง

ตารางที่ 3.5 แสดงอัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ<sup>115</sup>

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์</li> <li>2. ทำงานบริการสังคม 8-12 ชั่วโมง</li> <li>3. ต้องเข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>4. พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน</li> </ol>

<sup>115</sup> แหล่งเดิม, ไวพจน์ กุลาชัย. หน้าที่ 17

ความผิดครั้งที่ 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์</li> <li>2. ทำงานบริการสังคม 20-40 ชั่วโมง</li> <li>3. อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>4. พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน</li> </ol>
ความผิดครั้งที่ 3 (กรณีอายุเกิน 17 ปี แต่ไม่ถึง 21 ปี)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับตั้งแต่ 250-2,000 ดอลลาร์</li> <li>2. อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>3. พักใบอนุญาตขับขี่ 180 วัน</li> </ol>
ความผิดครั้งที่ 3 (กรณีอายุต่ำกว่า 17 ปี)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์</li> <li>2. ทำงานบริการสังคม 20-40 ชั่วโมง</li> <li>3. อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>4. พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน</li> </ol>

จากตารางแสดงให้เห็นว่า หากผู้กระทำความผิดมาแล้วซ้ำเป็นผู้เยาว์ หรือบุคคลที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจะมีการพิจารณาโทษจากมาตรการการลงโทษที่ต่างจากผู้กระทำความผิดที่บรรลุนิติภาวะแล้ว โดยมาตรการการลงโทษจะไม่มีโทษจำคุกผู้กระทำความผิดที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เนื่องจากเป็นมาตรการโทษที่รุนแรง นอกจากนั้นกฎหมายของมลรัฐเท็กซัส มีกฎหมายเพื่อคุ้มครองเด็กหรือผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะในการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อีกด้วย ซึ่งมีกฎหมายกำหนดไว้ว่า บุคคลใดที่ซื้อหรือขาย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะต้องโทษปรับไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 120,000 บาท) และ/หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี และหากบุคคลที่“เมาแล้วขับ” ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต จะต้องโทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ จำคุก 2-20 ปี และ บริการสังคม 240 – 800 ชั่วโมง

การปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องแจ้งให้บุคคลนั้นทราบว่าสิทธิการขับขี่ยานพาหนะของบุคคลนั้นจะถูกระงับเมื่อปฏิเสธที่จะส่งไปทดสอบระดับแอลกอฮอล์ ในเลือดทางเคมี โดยจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 6 เดือน นอกจากโทษดังกล่าวข้างต้นแล้วผู้กระทำความผิดจะต้องถูกภาคทัณฑ์ เข้ารับการฝึกอบรม การทำงานบริการชุมชนและต้องจ่ายค่าดำเนินการต่างๆ ทางศาลด้วย<sup>116</sup>

<sup>116</sup>See. Acts 24 of 2003.

### 3.3 มาตรการทางกฎหมายประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่มีจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนมาก ประชากรในประเทศส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัวเป็นจำนวนมากในการจราจร และเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมาก ซึ่งความเสียหายจากอุบัติเหตุค่อนข้างรุนแรง ทำให้ประเทศเวียดนามให้ความสำคัญในการจัดระเบียบการจราจรภายในประเทศ มีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวด

#### 3.3.1. การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับ

ข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขเวียดนามระบุว่า เมื่อปี 2560 ชาวเวียดนามบริโภคเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ 305 ล้านลิตร และเบียร์ 4,100 ล้านลิตร สูงที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นอันดับ 3 ของทวีปเอเชีย รองจากญี่ปุ่นและจีน<sup>117</sup> ในปี 2561 ชาวเวียดนามกว่า 23,000 คนเสียชีวิตหรือบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ในจำนวนนี้เราประเมินว่าอย่างน้อย 6,500 คนเกิดจากการขับรถดื่ม อุบัติเหตุจราจรทางถนนสามารถป้องกันได้และควรป้องกันด้วย ในที่สุดอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการขับรถดื่มสามารถป้องกันได้และจะต้องป้องกัน

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ประเทศเวียดนามเป็นอย่างมาก โดยในปี ค.ศ. 2008 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 11,243 ราย และจากการสำรวจของกระทรวงสาธารณสุขเวียดนามในปี ค.ศ. 2007 พบว่า ประชาชนชาวเวียดนามร้อยละ 70.8 เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนแล้วมาขับขี่ยานพาหนะ อย่างไรก็ตาม ได้มีการสำรวจจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ พบว่า มีการรายงานตัวเลขที่ต่ำกว่าความเป็นจริง โดยการสำรวจของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติของประเทศเวียดนามรายงานว่า อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง

---

Section 9.1. Section 1547(a), (b)(1) and (2), (c), (d), (e) and (i) of Title 75 are amended and the section is amended by adding a subsection to read:

(b.1) Other suspension for refusal.

(1) If any person placed under arrest for a violation of section 1543(b)(1.1) or 3808(a)(2) is requested to submit to chemical testing and refuses to do so, the testing shall not be conducted; but, upon notice by the police officer and provided no suspension is imposed pursuant to subsection (b), the department shall suspend the operating privilege of the person for a period of six months.

(2) It shall be the duty of the police officer to inform the person that the person's operating privileges will be suspended upon refusal to submit to chemical testing.

<sup>117</sup> The Bangkok Insight. เวียดนามผ่าน กม."ซีด-ขกเลิก" ใบขับขี่ "เมาแล้วขับ". 16 มิถุนายน 2562, จาก <https://www.thebangkokinsight.com/162002/> สืบค้น เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562.

กับแอลกอฮอล์ในประเทศเวียดนามมีประมาณร้อยละ 6 ของจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด (Tam, 2010) แม้ว่าตัวเลขที่รายงานจะเป็นจำนวนที่ค่อนข้างต่ำ แต่รัฐบาลเวียดนามได้ให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับ เป็นอย่างมากและมีการบรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับกรณีเมาแล้วขับไว้ในกฎหมายจราจรทางบก ค.ศ. 2001 ซึ่งกำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ไว้ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ต่อมาได้มีการปรับแก้กฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา (Tam, 2010) จึงถือได้ว่าเวียดนามเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับ

ตารางที่ 3.6 แสดงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศเวียดนาม<sup>118</sup>

ประเภทยานยนต์	ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด
รถยนต์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
แทรกเตอร์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
รถยนต์/บรรทุกเพื่อการพาณิชย์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
รถจักรยานยนต์	0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร

จากตารางจะเห็นว่า เวียดนามมีมาตรการทางกฎหมายกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับความผิดกรณีเมาแล้วขับ แตกต่างกันตามประเภทยานยนต์ที่ขับขี่ โดยกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์อันเป็นความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราสำหรับรถยนต์ แทรกเตอร์ หรือรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ ไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือเท่ากับ “ดื่มไม่ขับ”

### 3.3.2. หลักเกณฑ์การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับ

<sup>118</sup> See Vietnam Road Traffic Act 2008.

Article 8. Prohibited acts.

8. Operating an automobile, tractor or special-use vehicle on the road while there is a concentration of alcohol in the operator's blood or breath.

Operating a motorcycle or moped while there is a concentration of alcohol of over 50 milligrams per 100 milliliters of blood or 0.25 milligrams per 1 liter of breathed air.

ตามกฎหมายของเวียดนาม เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ในการใช้เครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ได้หากสงสัยว่าผู้ขับขี่ดื่มสุราแล้วขับรถและสามารถใช้เอกสารที่พิมพ์ออกมาจากเครื่องมือดังกล่าวเป็นหลักฐานได้

### 3.3.3. บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ

บทลงโทษต่อความผิดกรณีเมาแล้วขับในประเทศเวียดนามมีมาตรการบทลงโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบและขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะที่ขับขี่ โดยแบ่งเป็น 3 กรณี มาตรการการลงโทษกรณีเมาแล้วขับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์อื่นๆ มีรายละเอียดมาตรการการลงโทษ ดังนี้

ตารางที่ 3.7 แสดงบทลงโทษผู้ขับขี่ขณะมีเมานในประเทศเวียดนาม

ประเภทยานยนต์	ระดับ BAC	อัตราโทษ
รถจักรยานยนต์	< 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ไม่มีโทษ
	50 – 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 200,000-400,000 VND (ประมาณ 300-600 บาท)
	> 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 500,000-1,000,000 VND (ประมาณ 950-1,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
รถยนต์	< 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 600,000-800,000 VND (ประมาณ 900-1,200 บาท)
	50 – 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 2,000,000-3,000,000 VND (ประมาณ 3,000-4,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
	> 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 4,000,000-6,000,000 VND (ประมาณ 6,000-9,000 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

รถยนต์อื่นๆ	< 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 400,000-600,000 VND (ประมาณ 600-900 บาท)
	50 – 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 1,000,000-3,000,000 VND (ประมาณ 1,500-4,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
	> 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ปรับ 3,000,000-5,000,000 VND (ประมาณ 4,500-7,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

จากตารางจะเห็นได้ว่า ประเทศเวียดนามมีความเข้มงวดกับมาตรการทางกฎหมายสำหรับความผิดกรณีเมาแล้วขับอย่างมาก ทั้งกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์แล้ว ยังกำหนดอัตราโทษตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบไว้ถึง 3 ระดับอีกด้วย โดยมาตรการที่เข้มงวดดังกล่าวนี้เป็นปัญหาอย่างมากในประเทศเวียดนาม ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดถือเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากต่อความผิดและการลงโทษ ซึ่งการตรวจวัดหาปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายส่วนมาก มักตรวจวัดโดยวิธีเป่าลมหายใจผ่านเครื่องทดสอบอันเป็นการตรวจที่เป็นปัญหาอย่างมากและประชากรในประเทศยังขาดความเชื่อมั่นในการทดสอบ เนื่องจากเครื่องทดสอบอาจให้ผลทดสอบที่คลาดเคลื่อนได้ อาจขาดความแม่นยำและถูกต้อง หรือผลการทดสอบที่มากกว่า 0 นั้นอาจเกิดจากปัจจัยอื่นอันมีผลกับระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย เช่น การบริโภคยาบางชนิด การใช้สเปรย์ระงับกลิ่นปาก เป็นต้น

ในกรณีผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จะมีโทษปรับระหว่าง 2,000,000 – 3,000,000 VND (ประมาณ 3,000 -4,500 บาท) และหากก่อให้เกิดอุบัติเหตุขั้นรุนแรง ผู้ขับขี่อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต และถูกจำคุก 3 – 10 ปี (ตามกฎหมายอาญา) นอกจากนั้นผู้ขับขี่ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์จะต้องเข้ารับการทดสอบความรู้ใหม่ และในกรณีหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและผู้ขับขี่พบว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่ากฎหมายจะมีการประเมินค่าปรับ 15 ล้านดองเวียดนาม ใบขับขี่ของบุคคลนั้นจะถูกเพิกถอนเป็นระยะเวลา 60 วัน

### 3.4 มาตรการทางกฎหมายประเทศออสเตรเลีย



ประเทศออสเตรเลียได้ให้ความสำคัญกับปัญหาอันเกี่ยวกับการจราจรและการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยปัจจุบันได้มีการร่างพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน (ดื่มขณะขับรถ) พรบ. 2554 ฉบับที่ 77 จาก 2011 หรือ Road Safety Amendment (Drinking while Driving) Act 2011 เพื่อแก้ไขพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2529 (Road Safety Act 1986) ซึ่งปัจจุบันประเทศออสเตรเลียกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอันเป็นความผิดเมาแล้วขับไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

#### 3.4.1. การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับ

ความคิดเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราของประเทศออสเตรียนั้น ถูกบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนนปี 1986 โดยมีวัตถุประสงค์ลดจำนวนอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด และต้องการลดจำนวนของผู้ขับขี่ที่มีความบกพร่องในการขับรถจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด และได้บัญญัติให้มีวิธีการที่เรียบง่ายและมีประสิทธิภาพในการพิสูจน์ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ว่ามีระดับปริมาณเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่<sup>119</sup> ซึ่งการควบคุมหรือขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราถูกบัญญัติให้เป็นความผิดในมาตรา 49<sup>120</sup> โดยประเทศออสเตรีย ได้กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ไว้ 3 ระดับ คือ 0 , 20 และ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขึ้นอยู่กับว่าผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตการขับขี่ประเภท

<sup>119</sup> See. Road Safety Act 1986.

SECT 47. Purposes of this Part

The purposes of this Part are to—

- (a) reduce the number of motor vehicle collisions of which alcohol or other drugs are a cause; and
- (b) reduce the number of drivers whose driving is impaired by alcohol or other drugs; and
- (c) provide a simple and effective means of establishing that there is present in the blood or breath of a driver more than the legal limit of alcohol

<sup>120</sup> . Road Safety Act 1986.

SECT 49. Offences involving alcohol or other drugs

(1) A person is guilty of an offence if he or she—

- (a) drives a motor vehicle or is in charge of a motor vehicle while under the influence of intoxicating liquor or of any drug to such an extent as to be incapable of having proper control of the motor vehicle; or
- (b) drives a motor vehicle or is in charge of a motor vehicle while the prescribed concentration of alcohol or more than the prescribed concentration of alcohol is present in his or her blood or breath.

### 3.4.2. หลักเกณฑ์การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับ

การทดสอบลมหายใจเบื้องต้น<sup>121</sup> ประเทศออสเตรเลียให้อำนาจผู้ทำการทดสอบลมหายใจเบื้องต้นในการทดสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดได้โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของบริษัท หรือของแผนกหรือสมาชิกของพนักงานของหน่วยงานกำกับดูแล โดยการทดสอบลมหายใจเบื้องต้นด้วยอุปกรณ์ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบุคคลที่ถูกทดสอบลมหายใจเบื้องต้นจะต้องทำการหายใจเข้าไปในอุปกรณ์อย่างต่อเนื่องเพื่อความพึงพอใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของบริษัท หรือของแผนกหรือสมาชิกของพนักงานของหน่วยงานกำกับดูแล

1) เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเรียกตรวจได้เมื่อเห็นบุคคลใด ๆ ขับรถยนต์พาหนะหรือรับผิดชอบยานยนต์ และผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ต้องหยุดและยังคงจอดอยู่จนกว่าจะทราบผลการทดสอบเบื้องต้น หรือมีอำนาจทดสอบบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยจะต้องทำการทดสอบลมหายใจภายใน 3 ชั่วโมง

การตั้งสถานีทดสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเบื้องต้น<sup>122</sup>

- เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจจะตั้งสถานีทดสอบเบื้องต้นหรือตั้งบริเวณใดๆ ที่ใกล้เคียงทางหลวง
- สถานีทดสอบเบื้องต้นต้องประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตามที่จำเป็นเพื่อเปิดใช้งานการทดสอบลมหายใจเบื้องต้นหรือการทดสอบของเหลวในช่องปากเบื้องต้น และสถานีทดสอบต้องระบุด้วยสัญญาณไฟหรืออุปกรณ์อื่นที่เหมาะสม

- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่และสวมเครื่องแบบในสถานีทดสอบเบื้องต้นอาจร้องขอหรือส่งสัญญาณให้บุคคลใดก็ตามที่ขับรถยนต์เพื่อหยุดยานยนต์และให้ยังคงหยุดจนกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำหน้าที่ที่สถานีจะระบุว่าผู้ขับขี่สามารถขับต่อไปได้

- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในสถานีทดสอบเบื้องต้นจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีบุคคลใดถูกควบคุมตัวที่นั่นนานเกินความจำเป็น

2) เจ้าหน้าที่ของบริษัท แผนกที่ได้รับการอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท เลขานุการหรือหัวหน้าการขนส่งสำหรับวิคตอเรียหรือสมาชิกของพนักงานของหน่วยงานกำกับดูแลที่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรโดยเลขานุการหรือรัฐมนตรีตามแต่กรณี โดยมีจุดประสงค์เพื่อต้องการ

<sup>121</sup> Road Safety Act 1986 - SECT 53 “Preliminary breath tests”.

<sup>122</sup> Road Safety Act 1986 - SECT 54 “Preliminary testing stations”.

ทดสอบลมหายใจเบื้องต้นบุคคลใดๆที่ต้องมีหน้าที่ควบคุมหรือขับขี่ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์หรือใน  
ความดูแลของยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ โดยทดสอบลมหายใจด้วยอุปกรณ์ที่กำหนด

### 3.4.3. บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ

บทลงโทษของออสเตรเลียกรณีความผิดเมาแล้วขับนั้น ผู้ดื่มแล้วขับซีแต่ละรายจะได้รับโทษ  
ที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการกระทำความผิด โดยพิจารณาจากอายุของคุณในช่วงเวลาของ  
การกระทำผิด ประเภทของความผิดที่คุณทำ เมื่อคุณกระทำความผิด ประเภทใบอนุญาตหรือใบอนุญาต  
ที่คุณถืออยู่ หรือการกระทำความผิดซ้ำ เป็นต้น

หากคุณถูกจับได้ว่าขับรถด้วยแอลกอฮอล์หรือแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) เกินกว่าที่  
กฎหมายกำหนดคุณจะต้องเผชิญกับบทลงโทษเหล่านี้

- 1) เผชิญกับค่าปรับหนัก
- 2) สูญเสียใบอนุญาตขับขี่ของคุณ
- 3) จำเป็นต้องทำโปรแกรมเปลี่ยนพฤติกรรมให้เสร็จสมบูรณ์
- 4) ต้องติดตั้งลูกโซ่แอลกอฮอล์ (Alcohol Interlock Program)
- 5) ต้องขับรถโดยไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเวลาอย่างน้อย 3 ปี และ
- 6) สำหรับความผิดที่ร้ายแรงที่สุดมีความเสี่ยงที่จะติดคุก

**ตารางที่ 3.8** แสดงบทลงโทษสำหรับความผิดครั้งแรกที่กระทำในหรือหลังวันที่ 30 เมษายน 2018

คำอธิบายความผิด	บทลงโทษ
BAC น้อยกว่า .05 คุณมี: ใบอนุญาตผู้เรียน ใบอนุญาต P1 หรือ P2 ใบอนุญาตเต็มรูปแบบที่มีเงื่อนไข Z (หรือมีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์)	- รับค่าปรับ - ยกเลิกใบอนุญาตหรือใบอนุญาตผู้เรียนของคุณแล้ว - ถูกตัดสิทธิ์จากการขับรถเป็นเวลาอย่างน้อยสามเดือน - ต้องทำให้โปรแกรมเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ดื่มจน เสร็จสมบูรณ์ - มี Interlock แอลกอฮอล์เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads - มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี

<p>BAC ระหว่าง .05 ถึง. 0.69</p> <p>คุณมี: ใบอนุญาตผู้เรียน ใบอนุญาต P1 หรือ P2 ใบอนุญาตเต็มรูปแบบที่มีเงื่อนไข Z (หรือมีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์) หรือใบอนุญาตเต็มและคุณอายุต่ำกว่า 26 ปี</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับค่าปรับ</li> <li>- ยกเลิกใบอนุญาตหรือใบอนุญาตผู้เรียนของคุณแล้ว</li> <li>- ถูกตัดสิทธิ์จากการขับรถเป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน</li> <li>- ต้องทำให้โปรแกรมเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เต็มจนเสร็จสมบูรณ์</li> <li>- มี Interlock แอลกอฮอล์ เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads</li> <li>- มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี</li> </ul>
<p>BAC ระหว่าง .05 ถึง. 0.69</p> <p>คุณมี: ใบอนุญาตเต็มรูปแบบที่ไม่มีเงื่อนไข Z (ไม่มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์) หรือ ใบอนุญาตเต็มและคุณอายุ 26 ปีขึ้นไป</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับค่าปรับ</li> <li>- ยกเลิกใบอนุญาตของคุณแล้ว</li> <li>- ถูกตัดสิทธิ์จากการขับรถเป็นเวลาสามเดือน (หากคุณสามารถรับการแจ้งการละเมิดกฎจราจร [TIN])</li> <li>- ขาดคุณสมบัติอย่างน้อยหกเดือน (ถ้าศาลกำหนด)</li> <li>- ต้องทำให้โปรแกรมเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เต็มจนเสร็จสมบูรณ์</li> <li>- มี Interlock แอลกอฮอล์ เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads</li> <li>- มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี</li> </ul>
<p>BAC ระหว่าง .07 และน้อยกว่า. 10</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับค่าปรับ</li> <li>- ยกเลิกใบอนุญาตหรือใบอนุญาตผู้เรียนของคุณแล้ว</li> <li>- ถูกตัดสิทธิ์จากการขับรถเป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน</li> <li>- ต้องทำให้โปรแกรมเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่เต็มจนเสร็จสมบูรณ์</li> <li>- มี Interlock แอลกอฮอล์ เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads</li> <li>- มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี</li> </ul>
<p>BAC ระหว่าง .10 ถึงน้อยกว่า. 15</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับค่าปรับ</li> <li>- ยกเลิกใบอนุญาตหรือใบอนุญาตผู้เรียนของคุณแล้ว</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ถูกตัดสิทธิ์จากการขับขี่อย่างน้อย 10 - 14 เดือน</li> <li>- ต้องทำให้โปรแกรมเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่ดื่มจนเสร็จสมบูรณ์</li> <li>- มี interlock แอลกอฮอล์เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads</li> <li>- มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี</li> </ul>
BAC ของ. 15 หรือมากกว่า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับค่าปรับ</li> <li>- ยกเลิกใบอนุญาตหรือใบอนุญาตผู้เรียนของคุณแล้ว</li> <li>- ถูกตัดสิทธิ์จากการขับขี่อย่างน้อย 15 - 24 เดือน</li> <li>- ต้องกรอกโปรแกรม การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่ด้วยเครื่องดื่มและยาอย่างเข้มข้น</li> <li>- มี Interlock แอลกอฮอล์ เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads</li> <li>- มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี</li> </ul>
ปฏิเสธการทดสอบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับค่าปรับ</li> <li>- ยกเลิกใบอนุญาตหรือใบอนุญาตผู้เรียนของคุณแล้ว</li> <li>- ถูกตัดสิทธิ์จากการขับรถเป็นระยะเวลาที่ศาลตัดสิน</li> <li>- ต้องกรอกโปรแกรม การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่ด้วยเครื่องดื่มและยาอย่างเข้มข้น</li> <li>- มี Interlock แอลกอฮอล์เป็นเวลาอย่างน้อยหกเดือน โดย VicRoads</li> <li>- มีข้อกำหนด BAC เป็นศูนย์เป็นเวลาอย่างน้อยสามปี</li> </ul>

ที่มา : Victorian Transport Resources. "Drink-driving penalties" from <https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/road-rules/penalties/drink-driving-penalties>

จากตารางข้างต้นถือได้ว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศออสเตรเลียในกรณีมาแล้วขับก่อนข้างที่จะเข้มงวด การกำหนดความผิดมีการพิจารณาจากพฤติการณ์ของการกระทำ ทั้งระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ อายุของผู้ขับขี่ และประเภทใบขับขี่และยานพาหนะ โดยพฤติการณ์การ

กระทำผิดจะนำไปสู่การพิจารณาโทษ ซึ่งทั้งระดับความผิดและระดับโทษได้ถูกแบ่งและกำหนดไว้  
อย่างชัดเจน อันเป็นประโยชน์ต่อศาลในการใช้ดุลยพินิจในการลงโทษ และทำให้คนในสังคมตระหนัก  
เกิดความยับยั้งต่อการกระทำความผิด





## บทที่ 4

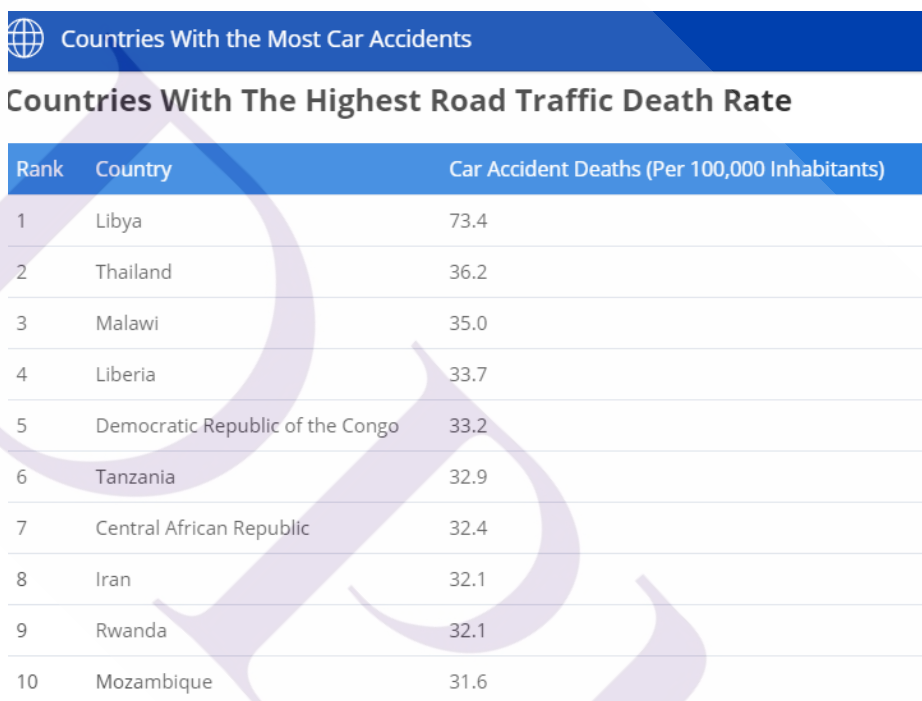
### วิเคราะห์และเปรียบเทียบการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และมาตรการในการลงโทษกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา

ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นค่อนข้างมีความรุนแรง ความสูญเสียมีผลกระทบในวงกว้าง และจำนวนผู้ที่กระทำความผิด และจำนวนอุบัติเหตุความเสียหายจากกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง โดยการแก้ไขปัญหหรือป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าว เครื่องมือสำคัญที่นำมาใช้คือ มาตรการทางกฎหมาย การใช้บทบัญญัติกฎหมายในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในสังคม จัดระเบียบสังคม ป้องกันหรือแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นในสังคม โดยการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นการกระทำความผิดที่ถูกกำหนดขึ้น เป็นการกระทำที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด (mala prohibita) หรือความผิดที่กฎหมายกำหนดขึ้น ฉะนั้นการกำหนดลักษณะของความผิดและการกำหนดบทลงโทษเมื่อฝ่าฝืนหากกระทำผิด จึงเป็นเรื่องที่ควรพิจารณา ศึกษาและไตร่ตรองอย่างถี่ถ้วนว่าจะเป็นไปตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ที่จะกำหนดขึ้น เพื่อเป็นมาตรการทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

#### 4.1 ปัญหาและการวิเคราะห์การลดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่

ปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจาก WorldAtlas.com ได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก มีจำนวนผู้เสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนปีละประมาณ 22,491 ราย คิดเป็น 36.2 คนต่อประชากร 1 แสนคนเฉลี่ยแล้ว มีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุชั่วโมงละ 3 คน โดยสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 18 คน ต่อประชากร 100,000 ซึ่งถือว่าประเทศไทยมีค่าเฉลี่ยมากกว่าถึง 2 เท่า

ภาพที่ 4.1 อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลจาก WorldAtlas.com



Rank	Country	Car Accident Deaths (Per 100,000 Inhabitants)
1	Libya	73.4
2	Thailand	36.2
3	Malawi	35.0
4	Liberia	33.7
5	Democratic Republic of the Congo	33.2
6	Tanzania	32.9
7	Central African Republic	32.4
8	Iran	32.1
9	Rwanda	32.1
10	Mozambique	31.6

อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวมอย่างมหาศาล โดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ไม่พ้น “เมาแล้วขับ” อันเป็นภัยอันตรายความโศกเศร้าของผู้ร่วมทางที่ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุที่ประชาชนคนในสังคมรับรู้ แต่ผลกระทบความเสียหายการสูญเสียที่รุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนอุบัติเหตุ อันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่เมาสุรา นั้น ยังไม่สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในสังคมให้มีความตระหนัก ความรับผิดชอบในการกระทำที่มีต่อสังคมการอยู่ร่วมกัน ทั้งที่ความรุนแรงความเสียหายและจำนวนผู้เสียชีวิตหรือร่างกายพิการจากการเมาแล้วขับ มีมากกว่าเชื้อไวรัสโรคร้ายไข้เจ็บหรือโรคร้ายต่าง ๆ แต่คนในสังคมกลับมองข้ามให้ความสำคัญในการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาน้อยกว่า และยังไม่ตระหนักที่จะไม่กระทำ การห้ามไม่ให้ดื่มสุราหรือห้ามไม่ให้ดื่มจนขาดสติเมามายคงเป็นไปได้ยากในสังคมไทยและคงไม่ใช่แนวทางการแก้ไขปัญหาป้องกันหรือลดจำนวนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่

เมาสุราได้ ซึ่งเมื่อไม่นานประเทศไทยได้มีการแก้ไขปรับเปลี่ยนอัตราระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา เพื่อต้องการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมี บทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้การขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราถือเป็นความผิดและได้กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอันเป็นความผิดไว้ ดังนี้

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) .....

กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 1 การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ โดยใช้วิธีการตามลำดับ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้ เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของ แอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

- (2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ
- (3) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (2) และ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2 กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยัง โรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตาม กฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ 3 ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

- (1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- (2) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 2,000

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ เศษ 1 ส่วน 1.3

โดยในปัจจุบันได้มีการแก้ไขระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา ซึ่งมีการปรับแก้ไขโดยกฎกระทรวง มีรายละเอียดดังนี้

กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้ยกเลิกความใน (1) ของข้อ 3 ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

จากพระราชบัญญัติจราจรทางบกได้กำหนดนิยามคำว่า “เมาสุรา” จากการทดสอบทั้งหมด 3 วิธี คือ ตรวจวัดทางลมหายใจ ด้วยวิธีการเป่าลมหายใจผ่านเครื่องมือ ตรวจจากปัสสาวะ และตรวจจากเลือดอันกระทำตามลำดับ โดยกำหนดให้มีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับกลุ่มบุคคล 4 กรณีดังกล่าวในกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. ให้ถือว่ากระทำผิดขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา ซึ่งการแก้ไขปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์กรณี 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนอันมีสาเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มิผลทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้<sup>123</sup>

<sup>123</sup> ดู กฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่การขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มิผลทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ

จากการศึกษาเครื่องคัมที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ชนิดต่างๆ ปัจจัยและสถานการณ์การคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ในปัจจุบัน ข้อมูลเชิงวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับคุณสมบัติและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ต่อร่างกาย และสมรรถภาพในการควบคุมยานพาหนะหลังจากคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ในปริมาณต่างๆ พบว่าหากคัมเครื่องคัมอันมีส่วนผสมแอลกอฮอล์เข้าไป แอลกอฮอล์จะถูกดูดซึมสู่กระแสโลหิตแล้วจะแพร่กระจายไปยังอวัยวะต่าง ๆ ของร่างกาย โดยระบบประสาทกลางได้รับผลกระทบจากแอลกอฮอล์มากที่สุดในร่างกาย อันมีผลทำให้หน้าที่และการทำงานของระบบต่างๆ ในร่างกายเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งผลกระทบจะมีมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆอย่าง ทั้งเพศ วัย สภาพะร่างกายของผู้คัมในขณะนั้น พฤติกรรมการคัม เช่น การคัมแอลกอฮอล์อย่างรวดเร็ว ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์หรือสูราเวลาถูกผสมต่อแก้ว เป็นต้น ซึ่งการมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่ว่าจะเพียงเล็กน้อยก็ล้วนแต่ส่งผลกระทบต่อระบบประสาทและร่างกายทั้งสิ้น ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากร<sup>124</sup>

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด(ม.ก.%)	สมรรถภาพในการขับรถ	สมรรถภาพในการขับรถ
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนไม่คัมสูรา
50	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 8% เป็นระดับที่เริ่มถือว่าการขับขี่จะเป็นอันตราย	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่คัมสูรา
80	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย12% มีผลต่อคนขับรถทุกคน	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่าของคนที่ไม่คัมสูรา
100	มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย15% มีผลต่อคนขับรถทุกคนและการขับรถจะแย่ลงอย่างรวดเร็ว	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 6 เท่าของคนที่ไม่คัมสูรา

ลดลงได้ สมควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหมาะสำหรับผู้ขับขี่ดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสูราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายนี้

<sup>124</sup> ปกครอง เปรมดิษฐ์กุล, อ่างแล้ว เจริญรถที่ 45.

150	มีผลทำให้ความสามารถในการจับ ซึ่ลดลงเฉลี่ย 33%	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่า ของคนที่ไม่ดื่มสุรา
มากกว่า 200	สมรรถภาพลดลงเป็นสัดส่วนกับ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูญเสีย การควบคุมการทำงานของ กล้ามเนื้อ	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 50 เท่า ของคนที่ไม่ดื่มสุรา

จากตารางเมื่อพิจารณาคณสมบัติและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ต่อร่างกาย และสมรรถภาพในการควบคุมยานพาหนะหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การที่พระราชบัญญัติจราจรยังคงกำหนดให้ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) กรณีขับขี่ยานพาหนะขณะ “เมาสุรา” ไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น มีความขัดแย้งต่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา เนื่องจากการมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะทำให้การตอบสนองของร่างกายทำให้ประสิทธิภาพในการมองเห็นน้อยลง ความสามารถในการควบคุมร่างกายช้าลงและสมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา ทำให้มาตรการทางกฎหมายในปัจจุบันซึ่งกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ นอกจากจะไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรในการแก้ไขปัญหาหรือป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราแล้ว การกำหนด BAC ไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ยังเป็นการกำหนดระดับที่สุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

การแก้ไขปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) เปลี่ยนเป็น 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพียงกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยถูกพิจารณาว่าเป็นผู้ห่อนความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ เป็นผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้หากมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อย จะทำให้ประสิทธิภาพในการตัดสินใจ ควบคุมยานพาหนะลดลงมากกว่าบุคคลทั่วไป ซึ่งการพิจารณาแก้ไขดังกล่าวขาดความสมเหตุสมผล เนื่องจากไม่มีเหตุอันควรเชื่องานวิจัย หรือข้อบ่งชี้ได้ว่า ผู้ขับขี่ 4 ลักษณะนี้ หากมีแอลกอฮอล์ในเลือด เกิดการดูดซึมแอลกอฮอล์ไปยังอวัยวะต่างๆในร่างกาย แล้วนั้นจะส่งผลให้มีอาการมีนเมาว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้อยู่ใน 4 ลักษณะ โดยจากที่ผู้เขียนศึกษาหาข้อมูลเชิงวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับคุณสมบัติและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ต่อร่างกาย และสมรรถภาพในการ



ควบคุมยานพาหนะหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณต่างๆ พบว่าอาการมีเมามากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับหลากหลายปัจจัย ซึ่งการดื่มในปริมาณที่เท่ากัน หรือตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากัน ระหว่างผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ กับผู้ขับขี่ที่ไม่ได้อยู่ใน 4 ลักษณะ นั้นไม่สามารถบ่งชี้ได้แน่ชัดว่า ผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ จะมีอาการมีเมามากกว่า แต่การแก้ไขปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหลือ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ นั้น มีการศึกษา ผลงานวิจัยว่าเป็นปริมาณที่ส่งผลต่อร่างกายและสมรรถภาพในการขับขี่ ที่ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา

และหากเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ เช่น ประเทศเวียดนามที่มีการใช้รถจักรยานทางถนนจำนวนมาก การออกกฎหมายเพื่อใช้จัดระเบียบแก้ไขหรือป้องกันปัญหาจึงเป็นสิ่งสำคัญ การกำหนดมาตรการต่างๆทางกฎหมายจึงมีควรเข้มงวด โดยกรณีการขับขี่ยานพาหนะประเทศเวียดนามกำหนดที่ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ ดื่มไม่ขับ ซึ่งปัจจุบันเกิดปัญหาอย่างมาก เนื่องจากการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ นั้น หากแม้การตรวจวัดปรากฏตัวเลขเพียงเล็กน้อยก็ถือว่ากระทำผิดมาแล้วขับทันที ทำให้การทดสอบหรือตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายจะต้องมีความแม่นยำ เชื่อถือได้ ซึ่งความคลาดเคลื่อนจากการทดสอบมักเกิดขึ้นได้ ทั้งจากเครื่องทดสอบที่โดยส่วนมากใช้ตรวจวัดด้วยการเป่าลมหายใจ หรือระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิดจากการบริโภคยาบางชนิด หรือการฉีดสเปรย์ระงับกลิ่นปาก

ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถในการตัดสินใจหรือควบคุมยานพาหนะขณะเมาสุราไม่อาจจะงงได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ 4 ลักษณะตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ที่เห็นควรให้ปรับเปลี่ยนเป็น 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อันมีวัตถุประสงค์การแก้ไขดังกล่าวว่าผู้ขับขี่ทั้ง 4 ลักษณะ นั้น เป็นผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอหรือหย่อนความสามารถในการขับขี่ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มิผลทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ ซึ่งการพิจารณาสมรรถภาพของผู้ขับขี่ทั้ง 4 ลักษณะตามกฎหมายกระทรวงมีความโปร่ง ชัดต่อความเป็นจริง ขาดการอ้างอิงงานวิจัยหรือการศึกษาอันเกี่ยวกับการพิจารณาความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบต่อร่างกายผู้ขับขี่หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยผู้วิจัยเห็นว่าไม่ใช่เพียงผู้ขับขี่เพียง 4 ลักษณะตามกฎหมายฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) เท่านั้นที่แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มิผลทำให้ความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ แต่ก็เกิดขึ้นได้กับผู้ขับขี่ที่ไม่เข้าข่าย 4 ลักษณะดังกล่าว ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆขณะที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อาทิเช่น สภาวะร่างกายหรือสุขภาพของผู้ดื่มในขณะนั้น ลักษณะหรือวิธีการดื่ม ปริมาณหรือความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ดื่ม เป็นต้น ทำให้ผลกระทบของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของแต่ละคนไม่เหมือนกัน แม้จะดื่มในปริมาณที่เท่ากันหรือตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดระดับเท่ากันก็ตาม

นอกจากนี้จากการที่ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นหาข้อมูล งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ยังพบว่าการมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงเฉลี่ย 8% เป็นระดับที่เริ่มถือว่าการขับขี่จะเป็นอันตราย และมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่า ของคนที่ไม่ดื่มสุรา แต่หากผู้ขับขี่มีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จากการศึกษาจะส่งผลกระทบต่อสมรรถภาพในการขับขี่ควบคุมยานพาหนะอันมีสมรรถภาพที่ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุราเลย ฉะนั้นผู้เขียนเห็นควรแก้ไขกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ให้เปลี่ยนการควบคุมระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ กับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคน ไม่ใช่ใช้ควบคุมแต่เพียงผู้ขับขี่ยานพาหนะ 4 ลักษณะ กล่าวคือ ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อแก้ไขและป้องกันอันตรายอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา อันสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความเสียหายคาดชีวิต ร่างกายได้รับบาดเจ็บ เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ซึ่งผลกระทบของความเสียหายดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นเพียงผู้ขับขี่เท่านั้น หลายเหตุการณ์ความโชคร้าย หรือการขาดความรับผิดชอบดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อความเสียหายความสูญเสียต่อผู้ร่วมทางที่ใช้รถใช้ถนน และยังส่งผลกระทบต่อประเทศด้วย โดยปัญหาดังกล่าวสามารถแก้ไขหรือป้องกันได้โดยการใช้อุบายเพื่อจัดระเบียบแก้ไขปัญหา สร้างความตระหนักของคนในสังคม ให้มีความรับผิดชอบในการอยู่ร่วมกัน มีความรับผิดชอบต่อคนในสังคม จึงเห็นควรให้แก้ไขกฎหมายมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น

#### 4.2 การกำหนดมาตรการการลงโทษให้เหมาะสมกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ

บทลงโทษสำหรับความผิดกรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา ควรสามารถข่มขู่ และยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่างทำให้มีความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด บทลงโทษกรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราของไทยได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยหากตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ มีบทลงโทษ คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึง สองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แม้ความพยายามในการแก้ไขหรือลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่เมาสุราด้วยการการกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งจุดตรวจระดับปริมาณแอลกอฮอล์ การปลูกจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบ หรือการจัดโครงการต่างๆของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ “เมาไม่ขับ” หรือ “ดื่มไม่ขับ” หรือแม้กระทั่งล่าสุดในการแก้ไข

มาตรการทางกฎหมายในการปรับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพียงผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ ให้ถือว่าเมาสุรา ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 21 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 แต่ไม่มีการปรับเปลี่ยนแก้ไขมาตรการการลงโทษแต่อย่างใด ซึ่งอัตราโทษกรณีเมาแล้วขับที่ใช้ในปัจจุบัน ถูกตราขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 โดยมาตรการการลงโทษของไทยค่อนข้างมีอัตราที่เบา จำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่เมาสุรานั้นก็ไม่มีวิวัฒนาการที่จะลดลง แต่ความสูญเสียและความเสียหายยังคงความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งบทลงโทษไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวหรือสามารถข่มขู่ยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดได้ และไม่ทำให้บุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่างเกิดความเกรงกลัวโทษจนไม่กล้ากระทำความผิด ทำให้บทลงโทษดังกล่าวไม่อาจช่วยหรือมีประสิทธิภาพในการแก้ไขหรือลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา จึงควรแสวงหามาตรการการลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด เพื่อให้สามารถป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดได้อย่างแท้จริง

บทลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้นเป็นบทลงโทษที่ทางกฎหมายอาญา โดยการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นควรลงโทษให้เหมาะสมกับความผิดที่กระทำขึ้น ไม่ควรลงโทษมากเกินไป จะทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เข็ดหลาบ เกิดการกระทำความผิดซ้ำหรือทำให้มีผู้กระทำความผิดจำนวนมากขึ้นเนื่องจากไม่เกรงกลัวการถูกลงโทษ ฉะนั้นการกำหนดมาตรการการลงโทษในความผิดแต่ละกรณีจึงควรพิจารณาความเหมาะสมและสมเหตุสมผล การขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้นเป็นการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยอันตรายต่อทรัพย์สินและชีวิตของผู้อื่นที่ร่วมทางใช้รถใช้ถนน โดยความผิดเพียงแค่ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้นอาจมองได้ว่าเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เนื่องจากไม่ได้เกิดการละเมิด เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น แต่หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายละเมิดต่อทรัพย์สินหรือบุคคลถึงอันตรายต่อร่างกายและชีวิต การกระทำความผิดดังกล่าวย่อมเป็นความผิดที่รุนแรง เนื่องจากเป็นการกระทำความผิดและยังไปส่งผลกระทบต่อเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายต่อผู้อื่น ทำให้หลายๆประเทศให้ความสำคัญในการตระหนักถึงการกำหนดความผิดและบทลงโทษเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่เมาสุรา และเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา

จากการศึกษามาตรการการลงโทษของกฎหมายต่างประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับไทย พบว่าประเทศไทยยังมีมาตรการการลงโทษที่เบาหรือขาดความหลากหลายของบทลงโทษ โดยผู้เขียนได้วิเคราะห์เพียงบทลงโทษกรณีเมาแล้วขับเพียงเท่านั้น ซึ่งสามารถเปรียบเทียบอัตราโทษของไทยได้ ดังนี้

### 1. โทษปรับ

- ประเทศอังกฤษ มีอัตราค่าปรับแบ่งเป็น 5 ระดับดังกล่าวในบทที่ 3 โดยแบ่งตามช่วงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ที่ตรวจพบ ซึ่งมีการกำหนดระดับ (BAC) อันเป็นความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราไว้ 5 ช่วงระดับ แม้ประเทศอังกฤษจะกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) กรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราไว้ที่ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่บทลงโทษปรับนั้นแม้มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็อาจถูกปรับได้และอัตราค่าปรับขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล ซึ่งอัตราค่าปรับของประเทศอังกฤษจะพิจารณาจากรายได้ของผู้กระทำผิดและให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการลงโทษ ทำให้การลงโทษด้วยโทษปรับของประเทศอังกฤษนั้นค่อนข้างมีประสิทธิผลความเท่าเทียมของผู้กระทำความผิด ใช้ลงโทษผู้กระทำผิดได้ทุกระดับชั้นรายได้ไม่ว่าจะมีฐานะรวยหรือจน มีความเหมาะสมของความผิดและบทลงโทษ

ระดับ BAC	อัตราโทษ
ต่ำกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	ค่าปรับขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล
0.08 – 0.137 กรัม/100 มิลลิลิตร	ปรับ 150 ปอนด์ – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์
0.138 – 0.206 กรัม/100 มิลลิลิตร	ปรับ 150 ปอนด์ – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์
0.207 – 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์
สูงกว่า 0.276 กรัม/100 มิลลิลิตร	ปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์

- ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยผู้เขียนศึกษามาตรการกฎหมายของมลรัฐเพนซิลเวเนีย ซึ่งได้กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับสำหรับผู้ขับขี่ 2 ลักษณะ คือ ผู้ขับขี่ที่บรรลุนิติภาวะแล้วและผู้ขับขี่ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ โดยผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะหรือผู้เยาว์ กล่าวคือบุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ซึ่งหากเป็นผู้ขับขี่ที่บรรลุนิติภาวะแล้วกฎหมายกำหนดระดับ (BAC) ไว้ที่ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่หากตรวจพบ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อาจสามารถให้ทำการทดสอบอย่างอื่น เช่น สมรรถภาพ เพื่อพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่นั้นเมาน้ำหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ระหว่างขับขี่ยานพาหนะหรือไม่ แต่หากเป็นผู้ขับขี่ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ กฎหมายกำหนดระดับ (BAC) ไว้ที่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ส่วนมาตรการการลงโทษปรับของมลรัฐเพนซิลเวเนีย มีอัตราค่าปรับแบ่งตามช่วงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ที่ตรวจพบเป็น 3 ระดับ คือ (BAC) .08 - .099% , .10 - .159% และ .16% หรือสูงกว่า นอกจากได้รับโทษที่เพิ่มขึ้นตามระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบแล้ว

สหรัฐอเมริกายังกำหนดเพิ่มระดับโทษหากกระทำผิดซ้ำไว้ 3 ช่วงระดับอีกด้วย ถือได้ว่ามาตรการลงโทษของอเมริกาก่อนข้างมีความเข้มงวดและตระหนักถึงความสำคัญต่อการกระทำผิดผิดดังกล่าว เนื่องจากการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อข่มขู่และไม่ต้องการให้เกิดการกระทำผิดซ้ำ

- ประเทศเวียดนาม มีมาตรการ “ดื่มน้ำไม่ขับ” โดยกำหนดเป็นมาตรการทางกฎหมายกล่าวคือ เวียดนามได้กำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) สำหรับรถยนต์หรือรถยนต์ลักษณะอื่นๆ ในเชิงพาณิชย์ไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ส่วนรถจักรยานยนต์กำหนดระดับ (BAC) ไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวถือได้ว่าพิจารณาบัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่ต้องการจะป้องกันและลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราอย่างแท้จริง โดยไม่ให้ผู้ที่จะต้องขับขี่หรือมีหน้าที่ที่ต้องขับขี่ควบคุมยานพาหนะดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 อีกทั้งอัตราโทษของเวียดนามยังแบ่งโทษตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบเป็น 3 ช่วงระดับ และแบ่งตามประเภทลักษณะของยานพาหนะที่ขับขี่อีกด้วย

- ประเทศไทย สำหรับอัตราโทษปรับของไทยในกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราไม่มีการกำหนดช่วงระดับความผิดและบทลงโทษ โดยกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 2 กรณีคือ 50 และ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และมีอัตราค่าปรับเพียงระดับเดียวคือ ปรับ 5,000 – 20,000 บาท ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 160 ตรี โดยอัตราค่าปรับดังกล่าวยังขาดประสิทธิภาพที่จะใช้เพื่อข่มขู่หรือทำให้เกรงกลัวต่อการกระทำผิด ซึ่งอัตราค่าปรับ 5,000 – 20,000 บาท สำหรับผู้ขับขี่ที่มีฐานะปานกลางขึ้นไปมีกำลังที่จะจ่ายได้ ไม่ได้ทำให้ถึงขั้นเกรงกลัวหรือเจ็บหลายที่จะกระทำผิดหรือจะกระทำผิดซ้ำอีก อีกทั้งเมื่อเทียบกับมาตรการการลงโทษด้วยโทษปรับของต่างประเทศที่กล่าวข้างต้น เห็นได้ว่าไทยมีโทษปรับที่เบาที่สุด ไม่มีช่วงระดับของอัตราค่าปรับเพื่อลงโทษผู้ขับขี่ที่ตั้งใจกระทำความผิด กล่าวคือ มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับที่สูง ซึ่งเมื่อยังมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดยิ่งสูงเท่าไรความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุก็สูงตามไปด้วย

2. โทษจำคุก จากการศึกษาหาข้อมูลมาตรการการลงโทษกรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราทั้งในประเทศและต่างประเทศในบทที่ 3 นั้น โดยมีไทย อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เวียดนาม และออสเตรเลีย ประเทศสหรัฐอเมริกามีบทลงโทษจำคุกสูงที่สุด คือ กรณีตรวจพบผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ (BAC) .16% หรือสูงกว่า โดยกระทำความผิดดังกล่าวครั้งที่ 3 ขึ้นไป จะถูกจำคุกอย่างน้อย 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี ส่วนไทย การจะลงโทษจำคุกหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาลว่าจะเพียงแกลงโทษปรับอย่างเดียวหรือทั้งจำทั้งปรับ โดยโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ส่วนอังกฤษ เวียดนาม และออสเตรเลียไม่มี



บทลงโทษจำคุกสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา เว้นแต่จะเป็นเหตุอันก่ออันตรายแก่ทรัพย์สินร่างกายหรือชีวิตผู้อื่น

3. การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ประเทศที่มีโทษโดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่สูงสุด คือ อังกฤษ 36 เดือน หากตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 275 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป รองลงมาคือ ออสเตรเลีย โทษพักใช้ใบอนุญาตขับขี่สูงสุดที่ 24 เดือน หากตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ต่อมาคือสหรัฐอเมริกา 12 เดือน กรณีตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและเป็นการกระทำผิดครั้งแรก 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป โดยระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย จะแบ่งช่วงระยะตามระดับความผิดหรือปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ ซึ่งต่างจากไทยที่ไม่มีการกำหนดแบ่งตามระดับความผิด การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในไทยยังไม่สามารถทำให้คนในสังคมเกรงกลัวต่อบทลงโทษนี้ได้ และยังไม่สามารถยับยั้งคนไม่ให้กระทำผิดดังกล่าวได้ เนื่องจากพบว่าผู้ที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยังขับขี่ยานพาหนะแม้จะไม่มีใบอนุญาตขับขี่

4. การทำงานบริการสังคม มาตรการการลงโทษกรณีเมาแล้วขับของไทยนอกจากโทษปรับจำคุก และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของไทยเรามีเพียงการทำงานบริการสังคม โดยการทำงานบริการสังคมส่วนมากก็จะไปบริจาคเลือด ซึ่งไม่ได้ทำให้ช่วยสร้างจิตใจสำนึก ความรับผิดชอบต่อสังคมในความผิดที่ได้กระทำ การทำงานบริการสังคม ควรมีลักษณะช่วยจิตสำนึกและตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่านี้ ส่วนต่างประเทศที่ศึกษาก็มีมาตรการการให้ผู้กระทำผิดชดเชย ทำประโยชน์คืนกลับให้สังคมเช่นกัน เช่นสหรัฐอเมริกา มีมาตรการให้จ่ายเงินบำรุงเพื่อการดูแลสุขภาพถนน และโรงเรียนให้ปลอดภัย

5. มาตรการการลงโทษอื่นๆ ประเทศไทยยังมีมาตรการการลงโทษที่ขาดความหลากหลาย และมาตรการที่มีขาคประสิทธิภาพอยู่มากที่จะใช้ข่มขู่ไม่ให้บุคคลในสังคมกระทำผิด หรือยังไม่สามารถทำให้ผู้กระทำผิดเข็ดหลาบได้ โดยจากการศึกษามาตรการการลงโทษของต่างประเทศกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา มีมาตรการการลงโทษที่น่าสนใจ และผู้เขียนเห็นว่าเป็นมาตรการที่ทำให้ผู้กระทำผิดสำนึกถึงความผิดที่ได้กระทำ ช่วยฟื้นฟูผู้กระทำผิด หรือลดการกระทำผิดความผิดซ้ำได้ อาทิเช่น ในอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย มีการบำบัดรักษาหรือเข้ารับ โปรแกรมเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยมาตรการทางกฎหมายนี้มีมุมมองว่าผู้กระทำผิดเป็นผู้ป่วยในตนเองเดียวกับผู้เสพยาเสพติด โดยการเมาแล้วขับผู้กระทำผิดนั้นไม่ได้เกิดจากจิตใจที่ชั่วร้าย ซึ่งการให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการบำบัดรักษาอาจพิจารณาลักษณะการกระทำผิด เนื่องจากการปัจจัยการดื่มสุรามีหลากหลายปัจจัย การ



ติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock เพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดซ้ำขี้นยานพาหนะขณะมีแอลกอฮอล์ในเลือด การจัดสถานที่คุมประพฤติสำหรับผู้กระทำผิดกรณีซ้ำขี้นยานพาหนะขณะเมาสุราโดยเฉพาะ เป็นต้น

ผู้เขียนเห็นว่าควรให้มีการปรับเพิ่มบทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ และให้มีการลงโทษตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ การกระทำผิดกรณีซ้ำขี้นยานพาหนะขณะเมาสุรานั้น เป็นการกระทำความผิดโดยผู้ขับขี้นหรือผู้กระทำรู้ถึงความผิดแต่ยังคงฝ่าฝืน แม้จะกระทำโดยความมึนเมาไม่ได้มีสติสัมปชัญญะครบถ้วนปกติหรือผลเออเรอไม่ได้ตั้งใจจะดื่มก็ตาม แต่การซ้ำขี้นยานพาหนะขณะมึนเมาเป็นการขาดความรับผิดชอบต่อสังคม การซ้ำขี้นยานพาหนะโดยผู้ขับขี้นมีเมาสุรายิ่งดื่มมากหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูง การแสดงเจตนากระทำผิดยิ่งสูงไปด้วย และยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน จึงเห็นควรปรับเปลี่ยนให้มีบทลงโทษอันมีลักษณะเป็นขั้นบันได ซึ่งจากการศึกษางานวิจัยเชิงวิทยาศาสตร์ถึงปริมาณแอลกอฮอล์ที่ส่งผลต่อร่างกายและสมรรถภาพในการซ้ำขี้นยานพาหนะ ผู้เขียนขอเสนอการแบ่งช่วงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบในผู้ขับขี้นเพื่อกำหนดความผิดและอัตราโทษอันมีลักษณะเป็นขั้นบันไดเป็น 4 ขั้นดังนี้

- 1) ระหว่าง 20 – 49 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- 2) ระหว่าง 50 – 99 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- 3) ระหว่าง 100 – 149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- 4) 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือสูงกว่า

โดยการกำหนดช่วงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบในผู้ขับขี้นเพื่อกำหนดระดับความผิด เพื่อให้ผู้ขับขี้นที่มีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เกินในปริมาณที่น้อยหรือมาก พิจารณาโทษด้วยบทลงโทษหรืออัตราโทษที่ต่างกัน

#### 4.3 มาตรการเสริม

บทลงโทษสำหรับความผิดกรณีซ้ำขี้นยานพาหนะขณะเมาสุรา ควรสามารถข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่างทำให้มีความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิด ตามแนวคิดของทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory) เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดอีก ซีซาร์เบ็คคาเรีย อธิบายว่า การลงโทษที่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำผิดได้นั้นควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ 3 ประการ คือ (1) การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว (2) ความแน่นอนในการลงโทษ และ (3) ความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ

บทลงโทษกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราของไทยได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยหากตรวจพบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ มีบทลงโทษ คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึง สองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า หกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แม้ความพยายามในการแก้ไขหรือลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่เมาสุราด้วยการการกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งจุดตรวจระดับปริมาณแอลกอฮอล์ การปลูกจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบ หรือการจัดโครงการต่างๆของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อณรงค์ให้ผู้ขับขี่ “เมาไม่ขับ” หรือ “ดื่มไม่ขับ” หรือแม้กระทั่งล่าสุดในการแก้ไขมาตรการทางกฎหมายในการปรับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เพียงผู้ขับขี่ 4 ลักษณะ ให้ถือว่าเมาสุรา ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 21 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 แต่ไม่มีการปรับเปลี่ยนแก้ไขมาตรการการลงโทษแต่อย่างใด ซึ่งอัตราโทษกรณีเมาแล้วขับที่ใช้ในปัจจุบัน ถูกตราขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 โดยมาตรการการลงโทษของไทยค่อนข้างมีอัตราที่เบา จำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่เมาสุรานั้นก็ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง แต่ความสูญเสียและความเสียหายยังคงความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งบทลงโทษไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวหรือสามารถข่มขู่ยับยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดได้ และไม่ทำให้บุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่างเกิดความเกรงกลัวโทษจนไม่กล้ากระทำความผิด ทำให้บทลงโทษดังกล่าวไม่อาจช่วยหรือมีประสิทธิภาพในการแก้ไขหรือลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา จึงควรแสวงหามาตรการการลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด เพื่อให้สามารถป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดได้อย่างแท้จริง

ผู้เขียนมีความเห็นว่าประเทศไทยมีมาตรการการลงโทษที่ขาดความหลากหลายและไม่สอดคล้องต่อการกระทำความผิด ในกรณีผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับที่ไม่ได้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น โดยมีมาตรการลงโทษจำคุก โทษจำคุกของไทย คือการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิดในเรือนจำ ซึ่งปัจจุบันมีปัญหาหนักโทษสั้นเรือนจำ เมื่อพิจารณาแล้วผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับที่ไม่ได้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น ตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่ากฎหมายกำหนดไม่มาก ไม่ได้มองว่าเป็นอาชญากร ควรให้มีมาตรการการลงโทษอื่นๆ อันทำให้ผู้กระทำความผิดสำนึกถึงความผิดที่ได้กระทำ ช่วยฟื้นฟูผู้กระทำความผิด หรือลดการกระทำความผิดความผิดซ้ำได้ เพื่อให้ศาลได้เลือกพิจารณาใช้ดุลยพินิจลงโทษผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราให้เหมาะสม อาทิเช่น การคัดกรองผู้กระทำความผิดขับเข้าค่ายมีภาวะเป็นผู้ป่วย อัน

ควรเข้ารับการรักษา การจัดสถานที่คุมประพาศสำหรับผู้กระทำผิดเฉพาะ หรือการใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์สำหรับการคุมประพาศที่บ้านหรือให้เพื่อตรวจสอบไม่ให้ขับขียานพาหนะขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังนี้

การคัดกรองผู้กระทำผิด พฤติกรรมการดื่มสุราที่มากเกินไปไม่ได้หลายแบบที่เป็นเหตุให้เกิดความเสี่ยงหรืออันตรายต่อผู้ดื่มตั้งแต่การดื่มหนักทุกวัน ดื่มจนเมาบ่อยๆ ดื่มจนเกิดปัญหาสุขภาพหรือสุขภาพจิต หรือดื่มจนติดสุรา การดื่มสุราที่มากเกินไปเป็นสาเหตุของความเจ็บป่วยและก่อปัญหาทั้งต่อตัวผู้ดื่มเอง ต่อครอบครัวและต่อคนในสังคม เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาสัมพันธภาพ เกิดอุบัติเหตุ พิกัด บาดเจ็บ ต้องนอนโรงพยาบาล หรือเสียชีวิตก่อนวัยอันควร การดื่มสุราส่งผลให้เกิดปัญหาการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมากในหลายสังคมทั่วโลก การดื่มสุราที่มากเกินไปนอกจากจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายและสภาวะทางจิตใจแล้ว การดื่มสุราที่มากเกินไปยังเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน การตกจากที่สูง หรืออุบัติเหตุจากการทำงาน ความเสี่ยงจากการดื่มสุรามากน้อยขึ้นกับพฤติกรรมการดื่มและปริมาณการดื่ม ในอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย มีการบำบัดรักษาหรือเข้ารับโปรแกรมเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยมาตรการทางกฎหมายนี้มีมุมมองว่าผู้กระทำผิดเป็นผู้ป่วยในทำนองเดียวกับผู้เสพยาเสพติด ผู้เขียนมีความเห็นว่าผู้ที่เมาสุราแล้วขับขียานพาหนะ ผู้กระทำผิดบางกรณีอาจอยู่ในสภาวะเป็นผู้ป่วย เช่น ติดสุรา สภาวะจิตใจ เป็นต้น การใช้มาตรการลงโทษจำคุกหรือคุมประพาศในทันที จึงเห็นว่าไม่เหมาะสมและไม่สามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดและลดปัญหาดังกล่าวได้ แต่เห็นควรให้เข้ารับการรักษาหรือโปรแกรมอันมีลักษณะบำบัดเพื่อแก้ไขปัญหากจากต้นเหตุหรือการกระทำผิดอันมีสาเหตุมาจากภาวะด้านสุขภาพและจิตใจก่อน เนื่องจากการปัจจัยการดื่มสุรามีหลากหลายปัจจัย ฉะนั้นจึงควรมีการคัดกรองผู้กระทำผิดความผิดขับขียานพาหนะขณะเมาสุรา

การจัดสถานที่คุมประพาศสำหรับผู้กระทำผิดเฉพาะ การคุมความประพาศหรือกักขังผู้กระทำผิดในสถานที่อื่นที่ไม่ใช่เรือนจำ โดยเรือนจำในปัจจุบันมีปัญหานักโทษล้นเรือนจำ อีกทั้งคุกหรือเรือนจำนั้นยังขาดประสิทธิภาพในการจัดสรรคัดแยกผู้ต้องขัง ทำให้ผู้ต้องขังอันกระทำความผิดหลากหลายคดีหลากหลายประเภทความผิดอยู่รวมปะปนกัน อย่างที่กล่าวว่าเพียงการกระทำผิดมาแล้วขับอันยังไม่ได้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ร่างกายและชีวิตผู้อื่นนั้น เป็นความผิดที่ผู้กระทำผิดไม่ได้มีจิตใจชั่วร้าย การต้องโทษจำคุกอาจไม่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดในครั้งแรกหรือตรวจพบระดับปริมาณที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดไม่มาก ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีการจัดสถานที่คุมขังหรือคุมความประพาศสำหรับผู้กระทำผิดขับขียานพาหนะขณะเมาสุราโดยเฉพาะ โดยคุมขังหรือคุมความประพาศดังกล่าวจะ

สามารถทำให้ผู้กระทำผิดเห็นถึงผลเสียและความเสียหายอันที่สาเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา และจัดให้มีกิจกรรม การบำเพ็ญประโยชน์หรือมีส่วนเข้าไปช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยหรือเป็นเหยื่อจากการกระทำผิดดังกล่าว เพื่อให้ผู้กระทำผิดตระหนักและสร้างจิตใต้สำนึกให้มีความรับผิดชอบต่อสังคมและไม่กระทำผิดซ้ำ

การใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ด้วยสังคมที่มีความพัฒนาและความก้าวหน้าของเทคโนโลยี เทคโนโลยีจึงถูกนำมาประยุกต์ใช้ในหลากหลายด้าน โดยมีวัตถุประสงค์หรือความต้องการที่แตกต่างกันไป เช่น แก้ไขปัญหา เพื่อความสะดวกสบาย เพื่อขับเคลื่อนสังคมให้ เป็นต้น โดยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้เขียนนำมากล่าว เป็นเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์อันมีประโยชน์และถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งในมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยจากการศึกษามาตรการของต่างประเทศของอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย อันมีรายละเอียดในบทที่ 3 มีการใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ Electronic Monitoring-EM และเครื่อง Ignition Interlock มาตรการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยมีรายละเอียดดังนี้

เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ Electronic Monitoring-EM เป็นการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในการควบคุมผู้กระทำผิดให้อยู่ในบริเวณจำกัด หรือไม่เข้าไปในบริเวณใดภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ซึ่งจะช่วยลดจำนวนผู้ต้องขังในเรือนจำ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรใช้กําไลอิเล็กทรอนิกส์ Electronic Monitoring-EM ในการกักขังผู้กระทำผิดให้อยู่ที่บ้านเพียงช่วงเวลาหนึ่ง โดยผู้กระทำผิดจะได้ดำเนินชีวิตตามปกติกับครอบครัวเพื่อให้ครอบครัวมีส่วนร่วมในการดูแลฟื้นฟูแก้ไขผู้กระทำผิด อีกทั้งยังให้โอกาสผู้กระทำผิดสามารถที่จะกลับไปทำงานหาเงิน เนื่องจากผู้กระทำผิดบางคนอาจมีสถานะเป็นผู้นำครอบครัว หรือมีฐานะยากจน การถูกคุมขังต้องโทษอยู่ในเรือนจำจึงเห็นว่าเป็นผลเสียมากกว่าผลดี ทั้งตัวผู้กระทำผิดเองอาจถูกตราหน้าจากสังคมหลังต้องโทษจำคุกและประเทศที่ต้องมาเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลผู้ต้องโทษ หรือหากผู้กระทำผิดมีสถานะเป็นนักเรียน นักศึกษาแน่นอนว่าการถูกคุมขังต้องโทษจำคุก ย่อมไม่เกิดผลดี ผู้กระทำผิดควรได้มีโอกาสได้เรียนหนังสือเหมือนเดิม สำหรับกรณีการกระทำผิดโดยมีพฤติการณ์ไม่ร้ายแรง กระทำด้วยความพลาดพลั้ง หรือกระทำผิดครั้งแรก ก็เห็นควรให้มีมาตรการลงโทษดังกล่าวให้ศาลได้พิจารณาความเหมาะสม

เครื่อง Ignition Interlock มาตรการลงโทษของไทยในปัจจุบัน การยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นมาตรการที่ศาลจะใช้ดุลยพินิจลงโทษสำหรับการกระทำผิดในกลุ่มความผิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะและกลุ่มความผิดร้ายแรง โดยไม่ให้ผู้กระทำผิดดังกล่าวขับขี่ยานพาหนะชั่วคราวตามระยะเวลาที่ศาลกำหนดหรือตลอดไปกรณีถูกเพิกถอน แต่ในสถานการณ์จริง

ในปัจจุบันโทษดังกล่าวยังไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำผิดที่ศาลพิจารณาคัดสินยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะได้ ฝ่าฝืน และขาดประสิทธิภาพในการติดตามหรือตรวจสอบ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่านอกจากควรมีการพัฒนา กวดขันเพื่อให้เกิดความเกรงกลัวในบทลงโทษดังกล่าวแล้ว ควรมีเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์มาใช้ประกอบหรือเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง จากการที่ผู้เขียนศึกษามาตรการของต่างประเทศเกี่ยวกับเครื่อง Ignition Interlock เป็นอุปกรณ์ล็อคอสตาร์ทเครื่องยนต์ ผู้ขับจะต้องเป่าลมหายใจใส่เครื่องก่อนที่จะสตาร์ทรถได้ โดยเครื่องมือดังกล่าวสามารถตรวจพิกัดห้ามออกนอกสถานที่เกินเวลา และห้ามขับรถขณะมีแอลกอฮอล์ในเลือด ซึ่งมาตรการดังกล่าวสามารถช่วยยับยั้ง ป้องกันไม่ให้ผู้ถูกลงโทษกระทำผิดซ้ำ และป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราได้





## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

อุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราเป็นปัญหาสำคัญที่หน่วยงานทั้งภาครัฐพยายามแก้ไขปัญหาเพื่อต้องการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราที่มีจำนวนมาก โดยรัฐได้เห็นถึงความสำคัญของการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราว่าสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราได้อันปรากฏในหมายเหตุของกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ซึ่งการแก้ไขกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เป็นหนึ่งวิธีการสำคัญอันสามารถแก้ไขปัญหาในสังคมได้ ผู้เขียนได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาโดยสามารถแบ่งประเด็นได้ดังนี้

##### 5.1.1. วิเคราะห์การลดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่

“เมาแล้วขับ” เป็นสาเหตุหลักอันทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งความเสียหายส่งผลกระทบต่อลักษณะเป็นวงกว้างทั้งต่อตนเอง ผู้ร่วมทางที่ใช้รถใช้ถนน ครอบครัว และประเทศชาติ โดยแต่ละปีมีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจากผลของการกระทำ “เมาแล้วขับ” เป็นจำนวนมาก และมีมูลค่าความเสียหายต่อทรัพย์สิน และเศรษฐกิจของรัฐจำนวนไม่น้อยเช่นกัน ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา และลดจำนวนผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ โดยออกมาตรการต่างๆ หรือคุมเข้มการกวดขันจัดตั้งด่านทดสอบตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ในช่วงเวลากลางคืน และการรณรงค์จัดกิจกรรม หรือโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างจิตสำนึกความตระหนักต่อการมีความรับผิดชอบต่อสังคมของทั้งหน่วยงานในภาครัฐและเอกชน ภายใต้อาณัติของ เมาไม่ขับ หรือ ดื่มไม่ขับ ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น แต่ผลลัพธ์ที่ได้ยังไม่ประสบความสำเร็จ ไม่สามารถป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน หรือลดอัตราผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ อันมีสาเหตุมาจาก “เมาแล้วขับ” ได้ รัฐบาลเร่งเห็นความสำคัญของปัญหา จึงมีการแก้ไขพัฒนากฎหมาย อันเป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดระเบียบ กำหนดบรรทัดฐานของแนวทางการประพฤติปฏิบัติของคนในสังคมต่อการอยู่ร่วมกัน



และแก้ไขปัญหานั้นในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคม โดยมีการแก้ไขระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคนจาก 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ตาม กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมเป็นปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหลือ 20 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ 4 ลักษณะที่ถูกพิจารณาว่าเป็นผู้หย่อนความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ ซึ่งแก้ไขโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 ความว่า “กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ผู้เขียนเห็นว่ายังขาดความสมเหตุสมผล ซึ่งการแก้ไขปรับเปลี่ยนบทบัญญัติกฎหมายควรต้องวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหายังละเอียด เนื่องจากการกำหนดหรือแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายแต่ละบทนั้นต้องตรงต่อวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ที่ได้บัญญัติขึ้น เพื่อให้บทบัญญัติมาตรการทางกฎหมายนั้น ๆ มีประสิทธิภาพ ซึ่งจากการแก้ไขกฎกระทรวงดังกล่าวจะเห็นว่าได้ให้ความสำคัญมุ่งเน้นไปที่การกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ว่าเป็นมาตรการสำคัญที่จะลดจำนวนผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ และป้องกัน ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราได้ แต่การแก้ไขปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดยังขาดความสมเหตุสมผล ขาดการอ้างอิงงานวิจัยในเชิงวิทยาศาสตร์ การศึกษาถึงคุณสมบัติและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ต่อร่างกาย กระบวนการการทำงานของแอลกอฮอล์และปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการดูดซึม การกระจาย การเผาผลาญ เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงปริมาณแอลกอฮอล์อันส่งผลต่อร่างกายของผู้ขับขี่ และส่งผลต่อสภาพในการขับขี่ การตัดสินใจในการควบคุมยานพาหนะ แล้วนำไปวิเคราะห์เพื่อแก้ไขกฎหมายในการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 5.1.2. การกำหนดมาตรการการลงโทษให้เหมาะสมกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ

เมาแล้วขับเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีความเสียหายค่อนข้างมีความรุนแรง และผลกระทบมักไม่ได้เกิดขึ้นแค่ตัวผู้กระทำผิดอย่างเดียว แต่ส่งผลลักษณะวงกว้างทั้ง ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ครอบครัว และประเทศชาติ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละ

ครั้งผู้กระทำผิดไม่สามารถประเมินความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ หรือคิดขยับยังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ หรือหากเกิดความเสียหาย ก็ไม่สามารถควบคุมให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดได้ เนื่องจากผู้กระทำผิดอยู่ในอาการมึนเมา ขาดสติสัมปชัญญะ ซึ่งมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและสภาวะร่างกายของผู้ขับขี่ โดยการบัญญัติให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็นการกระทำผิดกฎหมาย มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการลดจำนวนผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน “เมาแล้วขับ” เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ซึ่งผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งหลายย่อมรู้ถึงความผิดหากขับขี่ยานพาหนะ แต่ยังคงฝ่าฝืน ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษ

ประเทศไทยมีอัตราโทษสำหรับลงโทษผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราที่ยังไม่ได้ละเมิดก่อความเสียหายให้แก่ผู้อื่นไว้เพียงอัตราเดียว โดยบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550

มาตรา 160 ตรี “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึง สองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า หกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

โดยผู้เขียนมีความเห็นว่าอัตราการลงโทษดังกล่าวข้างมาดยังขาดประสิทธิภาพและความเหมาะสม เนื่องจากอัตราโทษที่มีในปัจจุบัน ทำให้ผู้ขับขี่ที่ตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอันกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดในปริมาณมากหรือน้อยนั้น ก็จะได้รับพิจารณาโทษในอัตราเดียวกัน ซึ่งการศึกษาหาข้อมูลจากผู้เขียนได้เรียบเรียงไว้ในบทที่ 2 มีการสรุปการวิจัยเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ส่งผลต่อร่างกายและสมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะ ดังรายละเอียดปรากฏในตารางที่ 2.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจากตารางจะเห็นได้ว่ายังมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสมรรถภาพในการขับขี่จะยิ่งลดลง และยิ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ฉะนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าอัตราโทษที่มีอยู่ควรแก้ไข การกำหนดมาตรการการลงโทษให้เหมาะสมกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบจึงเป็นประเด็นปัญหา เพื่อให้มาตรการการลงโทษผู้กระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา มีความเหมาะสม บทลงโทษสามารถทำให้ตระหนักเกรงกลัวหรือยับยั้งการกระทำความผิดได้

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขปรับลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุจากผู้ขับขี่

ยานพาหนะขณะเมาสุรา ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวเร่งเห็นว่า ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยแก้ไขปัญหากรณีเมาแล้วขับได้ ฉะนั้นการแก้ไขระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอันเป็นความผิดกฎหมายกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรานั้น จึงควรพิจารณาผ่านการวิเคราะห์ศึกษาอย่างละเอียด เพื่อให้การกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดนั้นมีความเหมาะสม บรรลุต้องตามวัตถุประสงค์ได้อย่างแท้จริง

5.2.1. ควรแก้ไขข้อความในกฎกระทรวงฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 “กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

เปลี่ยนเป็น “ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยการตรวจวัดจากเลือด เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา” กล่าวคือ แก้ไขให้ใช้ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคน โดยเป็นปริมาณที่สามารถอ้างอิง มีข้อมูลเชิงวิทยาศาสตร์ผ่านการวิจัยศึกษาแล้วว่าเป็นปริมาณที่มีผลต่อสมรรถภาพในการขับขี่ยานพาหนะใกล้เคียงกับผู้ขับขี่ที่ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 หรือผู้ที่ไม่ได้ดื่มสุรา ซึ่งการกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราเป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือเป็นสังคม ดื่มไม่ขับ เช่น ประเทศเวียดนาม พบว่าเกิดปัญหาอย่างมาก ต่อความถูกต้องจากการทดสอบ เนื่องจาก หากทดสอบแล้วปรากฏผลแค่เพียงเล็กน้อยหรือเพียง 0.1 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็ถือว่ากระทำผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราแล้ว โดยการทดสอบวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดส่วนมาก จะตรวจวัดผ่านเครื่องทดสอบด้วยวิธีเป่าลมหายใจเป็นอันดับแรก ซึ่งเป็นปัญหาของความคลาดเคลื่อน ความแม่นยำของตัวเลขหรือผลที่ปรากฏบนเครื่องทดสอบด้วยวิธีเป่าลมหายใจ หรือการปรากฏตัวเลขหรือระดับแอลกอฮอล์ในเลือดอันมีสาเหตุอื่นนอกจากการดื่มสุรา เช่น การบริโภคยาบางชนิด การฉีดสเปรย์ระงับกลิ่นปาก เป็นต้น ดังนั้น การกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สามารถป้องกันปัญหาความคลาดเคลื่อนของผลนี้ได้ และไม่ขัดต่อนิยามทางกฎหมาย “เมาแล้วขับ” อีกทั้งทำให้บทบัญญัติกฎหมายในการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกรณีเมาแล้วขับ มีประสิทธิภาพสามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราได้อย่างแท้จริง

5.2.2. ควรแก้ไขอัตราการลงโทษผู้กระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับ โดยแบ่งเป็นช่วงระดับหรือลักษณะขั้นบันไดอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนสามารถทราบถึงมาตรการการลงโทษ หรือระดับโทษที่จะได้รับ หากกระทำความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราในพฤติการณ์หรือระดับความผิดต่าง ๆ เนื่องจากปัจจุบันประชาชนในสังคมรับทราบถึงมาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ที่มีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ 20 หรือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยเกินในปริมาณที่น้อยหรือมาก หรือผู้กระทำความผิดครั้งแรกกับครั้งที่สอง มีการพิจารณาโทษหรือมาตรการการลงโทษเดียวกัน ซึ่งประชาชนไม่ทราบถึงการพิจารณาของศาล ในการลงโทษจากพฤติการณ์การกระทำความผิด ทำให้มาตรการการลงโทษและอัตราโทษเดียวที่มีในปัจจุบันไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดได้ ดังนั้น ควรมีการแก้ไขอัตราการลงโทษผู้กระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับหนักเบาตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ กล่าวคือแก้ไขอัตราโทษให้มีลักษณะเป็นขั้นบันได เพื่อจะยับยั้งผู้ที่กระทำความผิด หรือผู้ที่กระทำความผิดแล้วสามารถยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดในระดับที่มากขึ้นหรือถี่มากขึ้น เนื่องจาก ผู้ที่ดื่มสุรา แล้วไปขับขี่ยานพาหนะนั้น ย่อมรู้ว่าตนกระทำความผิดกฎหมายกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา แต่พฤติการณ์การดื่มมากหรือน้อยสามารถบ่งชี้ถึงเจตนาการกระทำความผิดได้ กล่าวคือ ยิ่งดื่มจนมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมากยิ่งขึ้นถึงเจตนาการกระทำความผิด และระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นสิ่งสำคัญต่อการกำหนดความผิด อันเป็นวัตถุประสงค์ในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายดังกล่าว เนื่องจากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดระดับต่างๆของผู้ขับขี่ เป็นการเพิ่มระดับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเช่นกัน ซึ่งจากการศึกษาวิจัยข้อมูลทั้งหมดที่นำมาอ้างอิงอันเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างแอลกอฮอล์และอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเสนอมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม ผู้เขียนขอเสนอการแบ่งช่วงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบในผู้ขับขี่เพื่อกำหนดระดับความผิดและอัตราโทษอันมีลักษณะเป็นขั้นบันไดเป็น 4 ขั้นดังนี้

1. ระหว่าง 20 – 49 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
2. ระหว่าง 50 – 99 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
3. ระหว่าง 100 – 149 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
4. 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือสูงกว่า

การแก้ไขมาตรการทางกฎหมาย โดยการกำหนดช่วงระดับความผิดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา จากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบอันส่งผลต่อการควบคุมยานพาหนะ โดยการกำหนดระดับความผิดกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา ที่จะต้องรับโทษหากมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เริ่มที่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น เนื่องจากเป็นปริมาณที่สามารถจะใช้ข่มขู่ผู้ขับขี่หรือยับยั้งผู้ขับขี่ไม่ให้ดื่มสุรา เพราะ การดื่มสุราเพียงในปริมาณเล็กน้อย

ก็อาจทำให้บุคคลนั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้ โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ และพฤติกรรมการดื่มสุรานั้นส่วนมากมักเริ่มจากการดื่มเพียงเล็กน้อย แต่เมื่อเริ่มดื่มอาจมีสิ่งยั่วหรือความมึนเมาทำให้ไม่สามารถยับยั้งชั่งใจ เกิดความสนุกหรือเปลอเรือ จนนำไปสู่การดื่มในปริมาณที่มากขึ้น

และนอกจากการกำหนดระดับโทษแบ่งช่วงตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบแล้ว ประเทศไทยควรมีมาตรการต่างๆที่จะใช้ลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราที่หลากหลายและเหมาะสม เช่น ให้ผู้กระทำผิดติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock อันเป็นอุปกรณ์ล้อคสตาร์ทเครื่องยนต์ ผู้ขับจะต้องเป่าลมหายใจใส่เครื่องก่อนที่จะสตาร์ทรถได้ หรือการใช้กำไลอิเล็กทรอนิกส์ Electronic Monitoring-EM ในการกักขังผู้กระทำผิดให้อยู่ที่บ้านเพียงช่วงเวลาหนึ่งแทนการจำคุก หรือการคัดกรองผู้กระทำผิด เนื่องจากผู้กระทำผิดบางกรณีอาจอยู่ในสภาวะเป็นผู้ป่วย มีภาวะติดสุรา เป็นต้น ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการแก้ไขมาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยการกำหนดระดับความผิดตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจพบ ซึ่งแบ่งเป็นช่วงระดับอันมีลักษณะเป็นขั้นบันได และการเพิ่มมาตรการที่ใช้ลงโทษผู้กระทำผิด จะสามารถยับยั้งการกระทำผิดของผู้ขับขี่ได้ และสามารถข่มขู่ผู้กระทำผิดให้เกิดความเกรงกลัว เช็ดหลาบไม่กระทำความผิดซ้ำอีก และสามารถสร้างจิตใต้สำนึกให้ผู้กระทำผิดมีความรับผิดชอบต่อสังคมได้



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “ปก. แนะการเลียงพฤติกรรมเลียงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน,” <https://www.ryt9.com/s/prg/567519>, 16 ตุลาคม 2562.

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการฝ่ายปกครอง : ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอดงระการพิษผล จังหวัดอุบลราชธานี,” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2535.

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, “สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี,” วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, 2549.

กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข “เครื่องดื่มแอลกอฮอล์และอุบัติเหตุทางถนน มีอะไรน่ารู้บ้าง,”

<http://thaincd.com/document/file/download/leaflet/download1no34.pdf>, 16 ตุลาคม 2562.

เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, “ทฤษฎีโดมิโน,” คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัย, ม.ป.ป, 2537.

เกียรติจิจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2549.

คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 5, กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2556.

คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด, พิมพ์ครั้งที่ 10, กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2553.

คำพิพากษาที่ 1626/2479

โครงการสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน โดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, เรื่องที่ 6 พิษภัยของแอลกอฮอล์ “ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการบริโภคแอลกอฮอล์”.

<http://saranukromthai.or.th/sub/book/book.php?book=27& chap=6& page=t27-6-infodetail03.html>, 17 ตุลาคม 2562.

จิตติ ดิงศักดิ์. กฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 7, กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานครการพิมพ์, 2525.

ชลธิดา แสงมะณี, “อุบัติเหตุจากการจราจรและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่มหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตขามเรียง,” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2550.

ณรงค์ ใจหาญ, “การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและเป็นธรรม,” สยามรัฐออนไลน์ 2560, <https://siamrath.co.th/n/22481>, 3 พฤศจิกายน 2562.



ณัฐวัฒน์ สุทธิโยชิน, กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา, กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2557.

ถาวร เชาวน์วิจารย์, ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายประเภท Mala Prohibita, กรุงเทพมหานคร : สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง, 2556.

ทักษพล ชรรรมังสี, อรทัย วลีวงศ์ และศุภชัยวิชัยปัญหาสุรา, “แอลกอฮอล์และสมอง,” เอกสารวิชาการศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส). เทวินทร์ วาริศรี, “เอกสารประกอบการบรรยายวิชาอุบัติเหตุและการบริหารงานด้านอุบัติเหตุ,” <http://tewin.org/UploadImage/0b40b45c-b3b5-4e36-976a-48e62cc8dce0.pdf>, 16 ตุลาคม 2562.

นนท์ นุ่มบุญนำ, การศึกษาการบังคับใช้การดำเนินมาตรการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร, 2546.

นวรรฐ เทศพิทักษ์, “เครื่องดื่มแอลกอฮอล์,” บทความสาระน่ารู้, สำนักบริหารและรับรองห้องปฏิบัติการ กรมวิทยาศาสตร์บริการ, (เดือนมกราคม 2554).

นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์, ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา, นครราชสีมา : คลังปัญญา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555.

นันทนา ทองระอา, “การศึกษาความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุจราจรทางบกในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง,” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะเภสัชศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

ปกครอง เปรมดิษฐกุล, “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย,” สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558.

ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ.2561

ปริทรรศ ศิลปกิจ และพันธุ์นภา กิตติรัตนไพบูลย์. “แบบประเมินปัญหาการดื่มสุรา แนวปฏิบัติสำหรับสถานพยาบาลปฐมภูมิ” ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2, 2552.

พิชญ์ รพินทร์, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512.

พิชัย ธานีรณานนท์. “Workshop on Road Crash Investigation”. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 สงขลา. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2551.

พิชัย ธานีรณานนท์, ถนนปลอดภัยด้วยหลักวิศวกรรม, สงขลา : บริษัท ลิ้มบราเดอร์ การพิมพ์ จำกัด, 2549.

มนต์ชัย ชนินทรลีลา และนนทวัฒน์ โชติพิมาย, กฎหมายกึ่งระเบียบสังคม, นนทบุรี : มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2547.

มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559 - 2560, 2562.

เลียงชัย จัตุรัส, “แอลกอฮอล์,” วารสารภาควิชานิติเวชศาสตร์, คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (2559).

วรณิด คงมีผล, “การตรวจพิสูจน์ว่าเมา,” บทความพิเศษจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีที่ 30 ฉบับที่ 8, คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (2529).

วรวิฑูลี คำปาละ, “ทฤษฎีนิติศาสตร์เชิงสังคมวิทยา,” บทความคณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.  
 วรสิทธิ์ ศรีศรีวิชัย, คู่มือการจัดการ วิเคราะห์และใช้ประโยชน์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน, โครงการแผนงานระบบข้อมูลข่าวสารเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2560.

วิญญูฐา แสงสุข และฐิติพร ลิ้มแหลมทอง, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 3, กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2557.

วิทย์ วิชัยดิษฐ, เอ็ดเวิร์ด แม็คเนล, ดาริกา ไสงาม และสาวิตรี อัยฉางค์กรชัย, รายงานสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทย ประจำปี พ.ศ. 2560, พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพมหานคร : สหมิตรพัฒนาการพิมพ์, 2562.

ไวพจน์ กุลาชัย, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษสหรัฐอเมริกาเกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย, กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2555.

ศราวุฒิ พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร,” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2524.

ศรีราชา เจริญพานิช, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 31, นนทบุรี : มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2544.

ศรีราชา เจริญพานิช และคณะ, เอกสารการสอนชุดวิชามนุษย์กับสังคม, นนทบุรี : มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2544

สมประสงค์ ปรารณาคี, นิติวิทยาศาสตร์ว่าด้วยการพิสูจน์หลักฐาน, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การศาสนา, 2518.

สมศักดิ์ บุญถม, “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร,” วิทยานิพนธ์  
มหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

สุทธิชัย คำพานิช, “มาตรการในการลงโทษความผิดฐานจับขี้ระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติ  
จราจรทางบก,” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์,  
2557.

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหา  
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพใน  
พื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต, 2555.

หยุด แสงอุทัย. “กฎหมายอาญา ภาค 1”. พิมพ์ครั้งที่ 16 สำนักพิมพ์ธรรมศาสตร์, 2537.

หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์,  
2533.

เอกุต์ , ชุนประเสริฐ สุขมาตรา และผู้แต่งร่วม, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป,  
กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2477.

องค์การสุรา กรมสรรพสามิต, “สถิติข้อมูลเกี่ยวกับแอลกอฮอล์,” [http://www.liquor.or.th/aic/detail/  
สถิติข้อมูลเกี่ยวกับแอลกอฮอล์](http://www.liquor.or.th/aic/detail/สถิติข้อมูลเกี่ยวกับแอลกอฮอล์), 16 ตุลาคม 2562.

องค์การสุรา กรมสรรพสามิต, “แอลกอฮอล์ คืออะไร,”

<http://www.liquor.or.th/aic/detail/แอลกอฮอล์-คืออะไร>, 16 ตุลาคม 2562

อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, ทฤษฎีอาญา, กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2552.

อัญชนิตา บุญญรักษ์ธัญญา, “มาตรการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ : ศึกษาพระราชบัญญัติ  
จราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557,” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558.

อานนท์ จำลองกมล, “เอทิลแอลกอฮอล์ในมุมมองนิติเวชศาสตร์,” จุฬาลงกรณ์เวชสาร, (เดือน  
พฤษภาคม - มิถุนายน, 2559).

เอ็ม อัจฉา (รัตน์ริมจง) วัฒนบูรานนท์, สวัสดิศึกษา = Safety education, พิมพ์ครั้งที่ 3  
กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์, 2557.

เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ, “การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับขี้รถจักรยานยนต์ ของนักเรียน  
ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัดชลบุรี,” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะครุศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

### ภาษาอังกฤษ

Alex Davies. "US Regulators Want To Lower The Driving Blood Alcohol Limit". 2013, <https://www.businessinsider.com/>, 25 กุมภาพันธ์ 2563.

Black, Henry Campbell ; Black's Law Dictionary , West Group, St.Paul , Mn.

Chtado, Gillam, Kempin, Stockton & Weber, 1965.

H.L.A. Hart. Law, Liberty and Morality. (California: Stanford University Press, reprinted 1965.

Hermann Mannheim Comparative Criminology. Boston : Hourhton Mifflin Co., 1956.

Jackson Shedelbower. "Drunk Driving Policies That Actually Work". August 23, 2018, [https://www.realclearhealth.com/articles/2018/08/23/drunken\\_driving\\_policies\\_that\\_actually\\_work\\_.html](https://www.realclearhealth.com/articles/2018/08/23/drunken_driving_policies_that_actually_work_.html), 25 กุมภาพันธ์ 2563.

Michael Mosley. "Are drink-driving limits too high?". 19 September 2018, <https://www.bbc.com/news/health>, 25 กุมภาพันธ์ 2563.

NSW Centre for Road Safety. "Blood alcohol limits", <https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/index.html>. prevention of road accidents. Pergamon, 3 มีนาคม 2563.

Road Traffic Act 1988

Shaw, L., & Sichel, H. S. 1971. Accident proneness: Research in the occurrence, causation, and Thomas F. Babor, AUDIT : แบบประเมินปัญหาการดื่มสุราแนวปฏิบัติสำหรับสถานพยาบาลปฐมภูมิ, แปลโดย ปรีทรรศ ศิลปกิจ และ พันธุ์นภา กิตติรัตนไพบูลย์, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร : องค์การอนามัยโลก, 2553

Thygerson, A. L. 1977. Accidents and disasters. Englewood Cliffs: Prentice Hall.

TORONTO. 2008. Working Together to Understand Driver Fatigue. Highway Safety Roundtable.

Vgl. Etwa Paul Bockelmann, Strafrecht : Allgemeiner Teil, 3. Auflage, Munchen 1979 S.1; Hermann Blei, Strafrechts I : Allgemeiner Teil, 4. Auflage, Berlin 1988, S. 8; Claus Roxin, Strafrecht : Allgemeiner Teil, 3. Auflage, Munchen 1977.

Victorian Transport Resources. "Drink-driving penalties". <https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/road-rules/penalties/drink-driving-penalties>, 3 มีนาคม 2563.

Vietnam Road Traffic Act 2008.

Walker Nigel "The scope of Criminal Law" Sentencing in a Rational Society. Pican Books, 1972.

**ประวัติผู้เขียน**

ชื่อ-นามสกุล  
ประวัติการศึกษา

นางสาววราภรณ์ รอดเจริญ  
พ.ศ. 2547 นิติศาสตร์บัณฑิต  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

