

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมผู้ขับรถ: ศึกษากรณีเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522¹

ศุภกร โคตรแสง²

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมผู้ขับรถ: ศึกษากรณีเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ศึกษาเห็นว่าปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนไม่ได้เกิดมาจากสาเหตุมาแล้วนับแต่เพียงอย่างเดียว สาเหตุที่สำคัญอีกหนึ่งสาเหตุ คือ การที่ผู้ขับขี่ใช้สารเสพติดในขณะที่ขับรถ จึงทำให้สติและความสามารถในการบังคับรถลดลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้นและเมื่อขึ้นชื่อว่าเป็นยาเสพติด ก็ย่อมเป็นที่เข้าใจกันดีอยู่แล้วว่าเมื่อมีการเสพหรือใช้ไปจะก่อให้เกิดอาการติดสารดังกล่าวขึ้น เนื่องจากยาเสพติดเป็น สารเคมี หรือวัตถุชนิดใด ๆ ซึ่งเมื่อเสพเข้าสู่ร่างกายไม่ว่าจะเป็นวิธีการใด ไม่ว่าจะเป็นรับประทาน ดม สูบ ฉีด หรือวิธีอื่น ๆ แล้วทำให้เกิดผลต่อร่างกาย และจิตใจในลักษณะสำคัญเนื่องจากยาออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทส่วนกลาง แต่ออกฤทธิ์เฉพาะแห่ง เช่น เฉพาะส่วนที่ทำให้เกิดการปวด จึงใช้แก้ปวดที่รุนแรงได้ผลดี แต่เสพติดได้ง่าย ทำให้เกิดอาการประสาทหลอน เมื่อหยุดใช้ยาจะเกิดอาการถอนยา และต้องเพิ่มขนาดการเสพ มีอาการถอนยาเมื่อขาดยา มีความต้องการเสพทั้งทางร่างกาย และจิตใจอย่างรุนแรงตลอดเวลา และสุขภาพจะทรุดโทรมลง ยาเสพติดให้โทษยังรวมถึงพืช หรือส่วนของพืชที่เป็นหรือให้ผลผลิตเป็นยาเสพติดให้โทษ หรืออาจใช้ผลิตเป็นยาเสพติดให้โทษ และสารเคมีที่ใช้ในการผลิตยาเสพติดให้โทษด้วย ในขณะที่ตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ได้มีการจัดประเภทของ ยาเสพติดให้โทษออกเป็น 5 ประเภท โดยในแต่ละประเภทนี้มีลักษณะในการออกฤทธิ์ที่แตกต่างกัน อย่างกลุ่มที่ออกฤทธิ์กดประสาท เช่น ฝิ่น มอร์ฟีน เฮโรอีน เซโคบาร์บิทาต (บาร์บิทูเรต) เหล้าแห้ง หรือโซโคบาล ทำให้ประสาทมึนชา สมอง อารมณ์ จิตใจ เฉื่อยชา กลุ่มที่ออกฤทธิ์กระตุ้นประสาท เช่น แอมเฟตามีน กระต่อมโคเคน พวดยาบ้า ยาขยัน กระตุ้นเร่งประสาททำให้เกิดนิว ตื่นตัว กระวนกระวาย ประสาทไวหวัดอยู่เสมอ กลุ่มที่ออกฤทธิ์หลอนประสาท เช่น แอลเอสดี ทำให้เกิดประสาทหลอนเห็นภาพผิดไปจากปกติ และกลุ่มที่ออกฤทธิ์ผสมผสานกัน ทั้งกดประสาท กระตุ้นประสาท และหลอนประสาท เช่น กัญชา ยาเสพติดดังกล่าวนี้ หากใช้ในปริมาณที่เกินขนาด หรือมากเกินไปจะส่งผลต่อสุขภาพของผู้ใช้เอง เนื่องจากสารเสพติดทุกชนิดเมื่อเสพแล้วยาเสพติดซึ่งมีสารเคมีเป็นส่วนผสมจะเข้าทำลายระบบประสาท ทั้งความทรงจำ การควบคุม

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมผู้ขับรถ: ศึกษากรณีเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ จุฑามาศ นิสารัตน์และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ เรืองยศ แสนกัณดี และรองศาสตราจารย์สุเมธ จานประดับ

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตัวเอง จะเกิดอาการมึนเมา ทำให้ขาดสติสัมปชัญญะ ในการตัดสินใจและไตร่ตรอง ดังนั้น หากใช้ในขณะ ขับรถแล้วหละก็ แน่นอว่าโอกาสเกิดอุบัติเหตุย่อมมีความเป็นไปได้สูงมาก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ายาเสพติดให้โทษและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทจะได้มีการนำเอามาใช้ในการบำบัดรักษาโรคก็ตาม แต่หากใช้เป็นเวลานานก็อาจทำให้เกิดการติดยาได้ ร่างกายและจิตใจเสื่อมโทรม มีผลต่อความรู้สึกนึกคิด อารมณ์และการรับรู้ต่าง ๆ ได้ ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขก็ไม่ได้นิ่งนอนใจกับปัญหาที่เกิดขึ้นการใช้ยาเสพติด ทั้งได้มีแนวทางการปฏิบัติงานควบคุมติดตามผล ตรวจสอบ และการติดตามผลอย่างเข้มงวด โดยมีการดำเนินการตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2559 โดยวัตถุประสงค์หลักของการควบคุมวัตถุเสพติดเหล่านี้เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของการใช้วัตถุเสพติดในทางที่ผิด ตลอดจนการปราบปรามการผลิต การลักลอบจำหน่าย และการเสพยาเสพติดให้โทษ เพื่อควบคุมคุณภาพของวัตถุเสพติดที่ใช้ในทางการแพทย์ เพื่อให้มีมาตรฐานและความปลอดภัย และเพื่อควบคุมปริมาณการใช้วัตถุเสพติดที่ใช้ในทางการแพทย์ อุตสาหกรรม และการวิจัยในปริมาณที่เหมาะสม แต่ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กลับพบว่าพระราชบัญญัตินี้ยังคงมีช่องว่างของกฎหมายที่สามารถให้ผู้กระทำความผิดสามารถกระทำได้อยู่ ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาามาตั้งแต่ต้น โดยสามารถอธิบายอย่างสรุปได้ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่งปัญหาเกี่ยวกับการจำกัดประเภทของสารเสพติดให้โทษ

เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 มาตรา 43 ทวิ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา” ซึ่งจากบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 43 ทวิ ขึ้นใหม่ เนื่องจากปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้นมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถ ถึงแม้ว่ากฎหมายมีการบังคับอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะพระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายยาเสพติดพ.ศ. 2564 มาตรา 7 แต่ปัญหาการเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะขับรถอย่างต่อเนื่องทั้งนี้เพราะว่า มาตรา 43 ทวิ กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท โดยที่ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดชื่อและประเภทของยาเสพติดให้โทษและประเภทของรถที่ให้ผู้พนักงานมีอำนาจตรวจสอบผู้ขับขี่ ได้กำหนดชื่อและประเภทของยาเสพติดให้โทษ ซึ่งห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายในข้อ 2 ซึ่งห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งยาเสพติดให้โทษในประเภทที่ 1 คือ แอมเฟตามีน (amphetamine หรือ amfetamine) และเมทแอมเฟตามีน (methamphetamine หรือ metamfetamine) ดังนั้น การที่มาตรา 43 ทวิ วรรค 1 ที่ระบุว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพ

ยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา” ดังนั้น ในตอนท้ายของบทบัญญัติดังกล่าวก็ได้บัญญัติว่า ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาที่ระบุไว้แค่ 2 ประเภทเท่านั้น จึงไม่ครอบคลุมเป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ วรรค 1 ซึ่งส่งผลให้ เป็นช่องว่างของกฎหมายทำให้ผู้ขับขี่ที่เสพสารเสพติดประเภทอื่นที่ไม่ใช่ประเภท 1 นั้น ไม่ถือว่ามี ความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ประเด็นที่สองปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบพิสูจน์บุคคลผู้ขับขี่รถที่อยู่ในสถานะหมดสติอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบพิสูจน์ในร่างกายได้

เนื่องจากกฎหมายจราจรทางบกได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายหลายครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลให้เกิดประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสังคมไทยในปัจจุบันกล่าวคือ การประกาศใช้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 ด้วยเหตุผลเพราะในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นในกลุ่มของวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้ เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น ประกอบกับประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพยาเสพติดให้โทษเฉพาะแอมเฟตามีนและเมทแอมเฟตามีน และกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบ พ.ศ. 2553 ที่กฎหมายระบุในเรื่อง ขั้นตอนและวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพยาเสพติดให้โทษว่าจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้รับการตรวจเท่านั้น หากบุคคลดังกล่าวไม่ยินยอมก็ให้บังคับตามที่กฎหมายกำหนดในมาตรา 43 ทวิ ซึ่งถือเป็นลักษณะทั่วไปในกรณีที่ผู้รับการตรวจยังมีสติที่จะต้องได้รับการตรวจสารเสพติดหรือตรวจเลือดทันทีโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ

แต่ถึงอย่างไรก็ตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีบทมาตรใดที่กล่าวถึงการตรวจหรือทดสอบสารเสพติดหรือตรวจเลือดในกรณีผู้รับการตรวจหรือทดสอบอยู่ในสภาวะหมดสติอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบพิสูจน์ในร่างกายได้ และให้แพทย์หรือ ผู้มีอำนาจในการตรวจร้องขอให้แพทย์ช่วยตรวจเพื่อเก็บหลักฐานเพื่อเป็นผลในทางพิจารณาคดีที่ถูกต้องและเป็นธรรมต่อไปได้ ดังนั้นหากกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ใน ส่วนนี้ก็จะเป็ผลเสียด้วยเหตุที่ไม่ทำข้อมูลให้เห็นเป็นที่ประจักษ์ ผลที่ตามมาคือจะไม่รู้สาเหตุ ทำให้สังคมเสียโอกาสได้ความจริง ซึ่งในจุดนั้นอาจเป็นจุดอันตรายในการเกิดปัญหาที่ไม่รู้จบในปัจจุบัน จากการกระทำการฝ่าฝืนตามมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง

ประเด็นที่สามปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษ

การลงโทษทางอาญาเป็นส่วนหนึ่งของหลักการดำเนินคดีอาญาที่มีหลักการลงโทษในความรับผิดชอบที่นั้นได้กระทำตามที่กฎหมายนั้น ๆ ได้บังคับไว้ โดยวัตถุประสงค์เพื่อข่มขู่ยับยั้ง มีแนวคิดว่าในการลงโทษนั้น สามารถข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่าง ทำให้ เกิดความเกรงกลัวโทษ จนไม่กล้ากระทำความผิด และที่สำคัญเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีกเพื่อโอกาสในการกระทำความผิดขึ้นอีก ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 157/1 วรรคสอง บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของ ผู้ นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” ประกอบกับวรรคห้า ที่บัญญัติว่า “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” ซึ่งจากมาตรา 157/1 ทั้ง 2 วรรคนี้ จะเห็นได้ว่าเป็นการกำหนดโทษในฐานะความผิดที่ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

ทั้งนี้ ในกรณีตามที่กฎหมายจราจรทางบกได้บัญญัติไว้ในมาตรา 157/1 วรรคสอง และวรรคห้า นั้นเป็นการกำหนดโทษในสถานเบา ยิ่งตามในกรณีของวรรคห้า แล้วนั้น การกระทำของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายเป็นเหตุถึงขั้นแก่ความตายของบุคคลอื่น แต่กลับมีโทษเพียงจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ทั้งที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่สามารถเรียกคืนมาได้ อีก การที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษไว้เพียงเท่านี้ อาจไม่ก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ครอบครัวผู้เสียหายได้ แม้ว่าในทางกฎหมายอาญาไม่สามารถตีความการกระทำความผิดกล่าวของผู้ฝ่าฝืนเป็นการกระทำโดยเจตนาได้ แต่การลงโทษสมควรให้เทียบเท่าความผิดในฐานะเจตนา เพราะการเสพยาเสพติดให้โทษถือว่าเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาและยังมีความผิดตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522 ด้วย

ดังนั้น จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมผู้ขับรถ: ศึกษากรณีเสพวัตถุ ที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ. ศ. 2522 ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้ศึกษาขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการจำกัดประเภทของสารเสพติดให้โทษ

ควรแก้ไขเป็น ข้อ 2 แห่งข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่องกำหนดชื่อและประเภทของยาเสพติดให้โทษและประเภทของรถที่ให้ผู้พนักงานมีอำนาจตรวจสอบผู้ขับขี่ เป็น

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งยาเสพติดให้โทษในประเภทที่ 1 ถึง ประเภท 5 ตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 เว้นแต่กฎหมายจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ทั้งนี้ โดยวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ ดังนั้นเพื่อให้กฎหมายมีผลครอบคลุมผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายทุกชนิด ด้วยเหตุผลเพราะยาเสพติดให้โทษส่วนมีผลต่อร่างกายในอาการต่อจิตและประสาททั้งสิ้นไม่ว่าจะมีอาการน้อยหรืออาการร้ายแรง ดังนั้นผู้เสพที่ขับขี่รถอาจเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ตนเองและผู้อื่นได้เสมอโดยไม่มีข้อยกเว้นว่าจะเสพสารเสพติดอื่นใด เพื่อให้สอดคล้องและครอบคลุมตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522

2. ปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบพิสูจน์บุคคลผู้ขับขี่รถที่อยู่ในสถานะหมดสติอันเกิดจากอุบัติเหตุหรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบพิสูจน์ในร่างกายได้

ควรเพิ่มวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 มาตรา 43 ทวิ เป็น

“ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถอยู่ในสถานะหมดสติอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบพิสูจน์สารเสพติดในร่างกายได้ ให้เจ้าหน้าที่ตามวรรคสองมีอำนาจในการร้องขอต่อแพทย์ผู้รักษาในการตรวจสอบพิสูจน์สารเสพติดในร่างกายได้”

และควรเพิ่มวรรคหก แห่งมาตรา 142 เป็น

วรรคหก ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสอง โดยผู้ขับขี่รถที่อยู่ในสถานะหมดสติอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือได้รับอันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบพิสูจน์ในร่างกายได้ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจ ร้องขอให้ทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมที่ทำการรักษานั้น โดยกาทำการดูแลของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจ เว้นแต่กฎหมายจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ทั้งนี้ เพื่อจะได้มีหลักฐานในการพิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่รถเพื่อพิสูจน์ความผิดของตนที่จะนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานทางคดีในชั้นศาลต่อไป ดังนั้นการร้องขอให้แพทย์ผู้รักษาในกรณีดังกล่าวถือมีความน่าเชื่อถือและจำเป็นยิ่งเพื่อจะได้รู้สาเหตุหรือข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อความสะดวก

รวดเร็วในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาและแพ่งที่จะก่อให้เกิดความเป็นธรรมและเป็นมาตรฐานในทางปฏิบัติแก่ทุกฝ่ายต่อไป

3. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษ

ควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 157/1 เป็น

วรรคห้า “ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15 ปีถึง 20 ปี เทียบเท่าเจตนา และปรับตั้งแต่ 300,000 บาทถึง 400,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 ให้มีผลเทียบเท่าความผิดโดยเจตนา โดยตระหนักถึงความสำคัญของผู้ขับขี่รถบนท้องถนนแล้ว เสดพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทที่มีความผิดอาญาร้ายแรงตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ที่เป็นกฎหมายควบคุมยาเสพติดให้โทษของประเทศไทย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสอดคล้องกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในการบังคับใช้ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

เกียรติจักร วัจนสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: พลสยาม พรินต์, 2551.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2559.

นันทพร กันเฉย. “ความรับผิดชอบทางอาญาของผู้บังคับบัญชากรณีผู้ใต้บังคับบัญชาบังคับให้บุคคลสูญหาย.”

วารสารบัณฑิตศึกษานิติศาสตร์. คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์): 224.

พื่อนนท์ จำลองกุล. “แอมเฟตามีน: นิติเวชปริทัศน์.” *Chula Med J* 60, 4 (กรกฎาคม – สิงหาคม 2016): 407-408.

วิลาสินี สิทธิโสภณ. “การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิด.” บทความเพื่อนำออกอากาศทางสถานีวิทยุกระจายเสียงรัฐสภารายการเจตนารมณ์กฎหมายสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.

สหวัดน์ ธนาจุพวงษ์. “การกำหนดโทษในคดียาเสพติด: ศึกษาความผิดฐานผลิต.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. วิทยาลัยคณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ มงคลมัยมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2561.

อภิสร่า กุลวงศ์ธนโรจน์. “การศึกษาพฤติการณ์ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มีการใช้แอลกอฮอล์ ยาเสพติด และยาหรือสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในจังหวัดสมุทรสาคร พ.ศ. 2558-2561.” *วารสารแพทย์เขต 4-5* 39, 2 (เมษายน-มิถุนายน 2563): 224.