

## ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะมีเมาสรา<sup>1</sup>

ดาบตำรวจ เจริญ หลงเวช<sup>2</sup>

ปัจจุบันแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเพิ่มมากขึ้น ในทุก ๆ ปีซึ่งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนี้ เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมากมาย ทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เอง ครอบครัว และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นกรณีการได้รับบาดเจ็บ การสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพ การสูญเสียประสิทธิภาพในการทำงาน การเสียชีวิต ตลอดจนเสียค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการประสบอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของสมาชิก ในครอบครัวและบุคคลใกล้ชิดของผู้ขับขี่และคู่กรณี และยังส่งผลกระทบต่อประเทศชาติในการสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เป็นปัญหาสำคัญที่องค์การสหประชาชาติและทุกประเทศทั่วโลกมุ่งหาแนวทางในการแก้ไขปัญหากฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ ป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งจะเห็นว่า ประเทศไทยติดอันดับต้น ๆ ของประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้นทุกปี โดยปัจจัยหลัก ๆ ที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มี 5 ประการ ได้แก่ การขับรถในขณะมีเมาสรา การขับรถเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการไม่ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก แต่สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็เป็นผลเนื่องมาจากการขับรถในขณะมีเมาสรา ซึ่งยังมีความรุนแรง แม้จะมีการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วขับรถมานานแล้วแต่การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ยังไม่สัมฤทธิ์ผลดังที่มุ่งหวัง ไม่สามารถลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจาก การเมาแล้วขับได้ ซึ่งอาจเกิดจากสาเหตุหลายประการ เช่น กฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันไม่เด็ดขาดและไม่รุนแรงเมื่อเทียบกับผลกระทบที่เกิดขึ้น ทำให้ประชาชนส่วนมากยังคงไม่ตระหนักถึงโทษดังกล่าว และไม่เกรงกลัวต่อสภาพบังคับของกฎหมาย ยังคงมีการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวกันอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเห็นได้จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งในสถานการณ์ที่ปกติและในช่วงเทศกาลที่สำคัญ เช่น เทศกาล ปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลลอยกระทง ที่จะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการใช้รถใช้ถนนกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งมาตรการในการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุตามพื้นที่ต่าง ๆ ที่เป็นการร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานของรัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานตำรวจที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง ก็จะมีการจัดตั้งจุดตรวจและด่าน

---

<sup>1</sup>บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะมีเมาสรา โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร. มัลลิกา พินิจจันทร์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร. ภาสกร บัวสุวรรณ และ รองศาสตราจารย์ กำธร กำประเสริฐ

<sup>2</sup>นักศึกษานิเทศศาสตร์ สาขาวิชานิเทศศาสตร์ (ส่วนภูมิภาค) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยให้สายตรวจหน่วยบริการประชาชนตามพื้นที่ในเขตรับผิดชอบ สายตรวจจรดยนต์ สายตรวจจรจักรยานยนต์ สายตรวจจราจร นอกจากนี้ ยังมีตำรวจบ้านและชุมชนอาสาฝ่ายปกครอง เข้ามามีส่วนร่วมในการตั้งด่านตรวจจุดตรวจและวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่มีเมาสุราเพิ่มมาตรการตรวจตรา ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและตรวจจับผู้ที่กระทำความผิดนำส่งพนักงานสอบสวนให้ดำเนินการตามกฎหมาย ถึงแม้จะมีการกำหนดมาตรการในการป้องกันและกำหนดบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดแต่แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับก็ยังเพิ่มมากขึ้น

การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการเมาแล้วขับ เป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศ ต่างกำลังเผชิญ และพยายามหาแนวทางแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้ และการกำหนดบทลงโทษ เมื่อพบว่าผู้กระทำความผิด นอกจากนี้ยังมีการรณรงค์เพื่อให้ผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงพฤติกรรมเมาแล้วขับ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีการพยายามหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไข แต่ปัญหาดังกล่าวยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น และยังส่งผลกระทบต่อตัวผู้ขับขี่ ครอบครัว และบุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยการบังคับใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ ซึ่งมีการใช้บังคับมานานแล้ว แต่ก็ยังไม่ประสบผลสำเร็จตามที่คาดหวัง และยังไม่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับได้ นอกจากนี้ยังไม่สามารถสร้างจิตสำนึก และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการหลีกเลี่ยงการขับรถในขณะที่เมาสุราของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้

ประเทศไทยมีมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ โดยกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อลดการเกิดปัญหาดังกล่าว ได้แก่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะที่เมาสุราเป็นผู้กระทำความผิดและต้องได้รับโทษตามบทลงโทษที่กำหนดไว้ รวมถึงได้กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ทั้งจากการตรวจวัดทาง ลมหายใจ ทางปัสสาวะ และทางเลือด โดยกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ถึงแม้ว่าจะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง แต่ก็ยังไม่สามารถลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับได้ จากการศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะที่เมาสุรา พอสรุปได้ ดังนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษที่ในกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43 (2) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

การกำหนดโทษในกรณีฝ่าฝืนความผิดฐานจับขังผิดในขณะมีเมาสุรา มาตรา 43 (2) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี วรรคแรก และมาตรา 160 วรรคสาม ที่กำหนดโทษจำคุกและโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิด ซึ่งถือว่ายังอยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่สถิติการเกิดอุบัติเหตุกลับอยู่ในระดับที่สูงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อีกทั้งยังก่อให้เกิดผลกระทบ เกิดความสูญเสีย และก่อให้เกิดปัญหาต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมตามมา

ผลจากการศึกษาจะสรุปได้ว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นในทุกปี อาจมีสาเหตุเนื่องมาจากการเมาแล้วขับ ซึ่งเกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ผู้ขับขี่อาจมองว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับเป็นเรื่องธรรมดาที่สามารถเกิดขึ้นได้ เพราะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง และหากมีเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็จะมีผลลงโทษโดยการปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนดก็เป็นอันเสร็จสิ้น จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษ ซึ่งจะเห็นได้จากการที่หลักกฎหมายและบทลงโทษของประเทศไทยยังไม่มีบทลงโทษที่เหมาะสมกับลักษณะของการกระทำความผิดที่ส่งผลกระทบให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สินของผู้ขับขี่ และบุคคลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่มีกำหนดโทษที่รุนแรงและเหมาะสมตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิด และ ตามระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ จากบทกำหนดโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ตามมาตรา 160 วรรคสาม ไม่ได้กำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ แต่กำหนดแค่เพียงหากพบแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัม ถือว่ามีความผิดตามกำหนดโทษ และมาตรา 160 ตรี ที่บัญญัติเกี่ยวกับโทษของการจับขังผิดในขณะมีเมา ที่มีการกำหนดอัตราโทษที่น้อยเกินไป เมื่อเทียบกับผลที่เกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่มีความเกรงกลัวและไม่เข็ดหลาบ ทำให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำเพิ่มมากขึ้น

ขอเสนอแนะให้แก้ไขใหม่เป็น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” โดยแก้ไขเพิ่มเติมในการกำหนดเกณฑ์ค่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบให้ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด คือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และมีการกำหนดบทลงโทษแบบขั้นบันได คือ การเพิ่มบทลงโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ ยิ่งตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์สูง บทลงโทษควรมีความรุนแรงและหนักขึ้นตามลำดับ และหากพบการกระทำความผิดซ้ำมากขึ้นอัตราโทษควรจะสูงขึ้นตามจำนวนครั้งของการกระทำความผิด และแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษ โดยการเข้าร่วมการอบรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การบำเพ็ญประโยชน์ และจิตอาสา

2. ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ร่วมโดยสารในขณะผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามมาตรา 160 ตรี ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ นอกจากผู้ขับขี่ที่เมาสุราจะเป็นผู้รับโทษโดยตรงแล้ว บุคคลที่เกี่ยวข้องที่ควรได้รับบทลงโทษร่วมกันกับผู้ขับขี่ คือ บุคคลผู้ร่วมโดยสารที่ร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่ง มาตรา 160 ตรี ไม่ได้มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดโทษและลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสารไปกับคนขับที่มึนเมา มีแต่บทบัญญัติกฎหมายและกำหนดโทษแต่เฉพาะผู้ขับขี่ที่มึนเมาเท่านั้น ซึ่งผู้ที่นั่งโดยสารไปด้วย ย่อมรู้ว่าคุณสมบัติที่ขับขี่นั้นมีการมึนเมาหรือครอบครองสติไม่ได้ การตัดสินใจลดลง และย่อมคาดการณ์ได้ว่าอาจเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตราย ก็ยังไม่มีห้ามปราม หรือว่ากล่าวตักเตือนกัน และเมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ร่วมโดยสารที่ร่วมเดินทางไปด้วย ในขณะที่ผู้ขับขี่มึนเมาได้รับโทษว่าเป็นผู้กระทำความผิดและถูกลงโทษตามบทกำหนดโทษ จึงทำให้ผู้ร่วมโดยสารไม่ได้ตระหนักหรือเกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายและขาดความรู้สำนึกรับผิดชอบร่วมกันในสังคม และส่งผลให้มีการกระทำความผิดเพิ่มมากขึ้น

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศที่เป็นแบบอย่างที่ดีในการ มีวินัยจราจร ทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมีค่อนข้างน้อย ที่มีบทลงโทษ ในกรณีที่มีผู้กระทำความผิดที่ไม่ได้ครอบคลุมเพียงผู้เมาสุราแล้วขับเท่านั้น แต่ยังรวมถึง ผู้ที่ให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ดื่ม และผู้ร่วมโดยสารรถไปกับผู้ขับขี่ที่เมาสุรา ซึ่งบทลงโทษของกฎหมายในประเทศไทยยังมีบทลงโทษเฉพาะผู้ขับขี่ที่เมาสุราเท่านั้น ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีข้อห้ามสำหรับบุคคลที่โดยสารมากับรถดื่มสุราในรถ แต่เมื่อตรวจพบว่ามี การดื่มสุราในรถก็ไม่ได้มีบทลงโทษผู้ร่วมโดยสารแต่อย่างใด ดังนั้น หากมีกฎหมายบัญญัติและกำหนด บทลงโทษแก่ผู้ที่นั่งโดยสารไปกับคนขับที่เมาสุราให้ต้องรับโทษด้วย ก็จะเป็นการเพิ่มความตระหนักและความรับผิดชอบต่อผลเสียที่อาจเกิดขึ้นกับคนในสังคมมากขึ้น และจะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการมึนเมาสุราแล้วขับรถได้ดียิ่งขึ้น

ขอเสนอแนะให้แก้ไขใหม่เป็น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” โดยแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการในการลงโทษผู้ร่วมโดยสาร และเพิ่มบทลงโทษให้มากขึ้น จะทำให้ผู้ร่วมโดยสารได้ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับ และมีความเกรงกลัวต่อบทลงโทษ ซึ่งการมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังก็เป็นเรื่องที่ต้องทำเป็นอย่างยิ่ง รวมถึงความร่วมมือกันในทุกภาคส่วน ในการบังคับใช้มาตรการในการลงโทษผู้ร่วมโดยสารให้ได้รับบทลงโทษร่วมกับผู้ขับขี่ ที่มึนเมาสุรา

3. ปัญหาเกี่ยวกับผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการทดสอบผู้ขับขี่ยานพาหนะว่าอยู่ในสภาวะเมาสุราหรือของเมาย่างอื่นหรือไม่ ซึ่งมีวิธีการทดสอบที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 ได้กำหนดให้ทำการทดสอบโดยการวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ ซึ่งทำได้ 3 วิธี คือ การตรวจวัดลมหายใจ การตรวจวัดจากปัสสาวะ และการตรวจวัดจากเลือด หากผลการทดสอบปรากฏว่า ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ กฎหมายให้ถือว่าบุคคลนั้นเมาสุรา

การตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ เป็นการกระทำที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคลอันเป็นสิทธิขั้นพื้นฐาน ซึ่งโดยหลักแล้วมักจะกระทำการละเมิดไม่ได้ ดังนั้น การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ จึงต้องอาศัยความยินยอมของผู้ขับขี่เสียก่อน หากไม่ได้รับความยินยอม เจ้าหน้าที่จะมีอำนาจในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาย่างอื่น หาก ผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) และต้องได้รับโทษตามมาตรา 160 ตรี กล่าวคือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า หกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ก็เป็นการยากที่จะแสวงหาพยานหลักฐานพิสูจน์ว่า ผู้ขับขี่มีเมาสุรา หากไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่ และมีการปฏิเสธการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ทำให้ไม่สามารถลงโทษผู้ขับขี่ได้ ขณะมีเมาได้ ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นที่ยุ่งยากมากสำหรับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะพนักงานสอบสวน จึงอาจลงโทษได้เพียงฐานฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าหน้าที่

การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอมหรือปฏิเสธการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เดิมกำหนดโทษปรับเพียงหนึ่งพันบาท ทำให้ผู้ขับขี่ยอมเสียที่จะปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เพราะหากไม่มีพยานหลักฐานอื่นที่พิสูจน์ให้ศาลเชื่อได้ว่าผู้ขับขี่เมาสุรา และนอกจากนี้กรณีที่เกิดขึ้นสู่ศาลแล้ว หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขับขี่ไม่ได้มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ก็จะเป็นการเสียเวลาในการดำเนินคดี แทนที่ศาลจะพิจารณาคดีที่สำคัญกว่าและอาจทำให้คดีล้นศาล เป็นการเพิ่มภาระงานของเจ้าหน้าที่ของศาลในการพิจารณาคดี ซึ่งจะเห็นได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายที่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้ตระหนักหรือเกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมายจึงทำให้เกิดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับเพิ่มมากขึ้น

ขอเสนอแนะให้แก้ไขใหม่เป็น พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 “เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ในเมื่อ

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ฯ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันควรให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้น ฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) การทดสอบตามมาตรา 43 นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง” โดยเพิ่มเติมข้อหา และเพิ่มระดับความรุนแรงของบทลงโทษในกรณีที่มีการปฏิเสธการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ โดยการกำหนดเป็นมาตรการโดยตรงไม่ควรตั้งเป็นบทสันนิษฐานซึ่งอาจเป็นการคุ้มครองผู้กระทำความผิด เพราะตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ 2560 บัญญัติว่า ต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่มีความผิด และการจะลงโทษบุคคลต้องแน่ใจว่ามีการกระทำความผิดจริงและจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดนั้น และแก้ไขเพิ่มเติมในขั้นตอนการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ควรประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญในด้านอุปกรณ์ เพื่อเป็นผู้ทดสอบมาตรฐานของอุปกรณ์ ที่ใช้ในการตรวจ และมีเจ้าหน้าที่สาธารณสุขเป็นผู้ควบคุมดูแลด้านความสะอาดของอุปกรณ์ และสุขภาพอนามัยของผู้ถูกตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์

## เอกสารอ้างอิง

กองบังคับการตำรวจจราจร. คู่มือปฏิบัติงานตำรวจจราจร. กรุงเทพมหานคร: กอง, 2542.

คณะวิชาการ The Justice Group. ประมวลกฎหมายวิธีการพิจารณาความอาญาพระธรรมนูญศาลยุติธรรม

ฉบับแก้ไขใหม่ล่าสุด พุทธศักราช 2561. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ พิมพ์อักษร, 2561.

วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์. กฎหมายการแพทย์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.

สทรรฐ กิติ สุภการ. หลักและคำพิพากษากฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ปรับปรุงใหม่ตามกฎหมายที่แก้ไขล่าสุด. พิมพ์ครั้งที่ 5 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์อมรินทร์พรินต์ติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2559.