

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการมีสาร THC (Tetrahydrocannabinol) จากกัญชาในร่างกายขณะขับขี่¹

ชนะ วรสัมปยุต²

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2565 ประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายกระทรวงในเรื่องเกี่ยวกับการระบุชื่อยาเสพติดให้โทษประเภท 5 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 9 มิถุนายน 2565 ส่งผลให้สถานะของพืชกัญชาไม่ใช่น้ำมันกัญชาอีกต่อไปแต่คงเป็นยาเสพติดในส่วนเฉพาะ สารสกัดที่มีปริมาณสารเตตราไฮโดรแคนนาบินอล (tetrahydrocannabinol, THC) เกินร้อยละ 0.2 โดยน้ำหนัก อันมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อนำกัญชามาใช้ประโยชน์ในทางการแพทย์ แต่ปัจจุบันกัญชามีการนำมาใช้ในหลายลักษณะ เช่น การสูบกัญชาหรือการนำมาสกัดเพื่อทำอาหารหรือผสมกับเครื่องดื่มหรือการใช้ในทางการแพทย์ เช่น การรักษาโรค การใช้กัญชาแม้จะมีการใช้ในด้านที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อร่างกาย เช่น การรักษาโรค เนื่องจากเพราะกัญชามีสารประกอบที่สำคัญคือ CBD หรือ (Cannabinoid) ซึ่งไม่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท และมีประโยชน์ในด้านการแพทย์โดยมีผลในการป้องกันระบบประสาท ระวังอาการชัก ต่อต้านอนุมูลอิสระ ด้านอาการทางจิต ด้านการอักเสบ ด้านมะเร็ง เนื้องอก มีผลข้างเคียงน้อยมาก แต่อย่างไรก็ตามในกัญชาเองก็มีสารประกอบสำคัญอีกตัวหนึ่ง คือ THC หรือ (Tetrahydrocannabinol) การออกฤทธิ์ของสาร THC นั้นสารชนิดนี้จะออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ช่วยให้ผ่อนคลาย ทำให้เจริญอาหาร เกิดอาการง่วงซึม บรรเทาอาการปวด ทำให้เคลิบเคลิ้ม หรืออารมณ์ทะยานสูง ซึ่งมีผลในการลดทอนประสาทสัมผัสและการรับรู้ หากมีผู้ขับขี่ที่ใช้กัญชา หรือบริโภคกัญชาหรือทานยาที่มีส่วนผสมของกัญชาแล้วขับรถ กัญชานั้นย่อมทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงจนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและสร้างความเสียหายต่อผู้ที่ใช้รถใช้ถนนหรือสร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินของตนเองหรือของผู้อื่น ดังนั้น ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากเรื่องของการใช้กัญชามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ที่ผู้ขับขี่ใช้กัญชาหรือการมีสาร THC (Tetrahydrocannabinol) จากกัญชาในร่างกายขณะขับขี่จึงต้องหามาทำการพิจารณา โดยสำหรับมาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่ถ้ามีการฝ่าฝืนกฎหมายอันเกิดมาจากความประมาทและส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายผู้อื่นย่อมถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดทางอาญาซึ่งโดยหลักแล้วการกระทำทางอาญาจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ความผิดในตัวเอง (mala in se) คือ การกระทำที่เป็นความผิดหรือความชั่วร้าย

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการมีสาร THC (Tetrahydrocannabinol) จากกัญชาในร่างกายขณะขับขี่ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์จรัส เ็งเงียว และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรนิติ เทพสุเมธานนท์

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ในตัวเอง (wrong in itself/evil in itself) อันเป็นการฝ่าฝืนหลักธรรมชาติ มโนธรรมและศีลธรรม และ ความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) คือการกระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดให้การกระทำ ดังกล่าวเป็นความผิด การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรก็จะเป็นกรณี mala prohibita ที่ประชาชนจะ มองว่าเป็นการกระทำความผิดที่ไม่มีการคุกคามหรือเป็นภัยต่อตนเองเหมือนกับความผิดประเภท mala in se ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเกิดขึ้น เพื่อเป็นการป้องกันสังคมไม่ให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบน ท้องถนน การกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อปฏิบัติกับผู้ที่กระทำความผิดและการกำหนดอัตราโทษเพื่อ ช่มชู้ยังผู้กระทำความผิดเองหรือช่มชู้ยังสังคมให้เกิดความเกรงกลัวต่ออัตราโทษตามกฎหมายและไม่ กระทำความผิด จึงมีความจำเป็นสำหรับสถานการณ์ที่ประเทศไทยกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ ตามเมื่อทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการมีสาร THC (Tetrahydrocannabinol) จากกัญชาใน ร่างกายขณะขับขี่ พบว่า มาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังคงมีปัญหาในทางกฎหมายอยู่ หลายประการ โดยผู้ศึกษาพบปัญหาทางกฎหมายที่มีความสำคัญ ดังต่อไปนี้

ปัญหาประการแรก ปัญหาการไม่มีกฎหมายที่บัญญัติให้การขับขี่ยานพาหนะเมาัญชาเป็นความผิด อย่างชัดเจน เนื่องจากสถานการณ์การใช้กัญชาของประเทศไทยเปลี่ยนไปจากอดีตอย่างรวดเร็วอัน เนื่องมาจากนโยบายของภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องทำการกำหนดมาตรการเพื่อให้เกิดความ สอดคล้องต่อนโยบายโดยเมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายในผู้ขับขี่ที่เสพหรือผู้ขับขี่ที่ใช้กัญชาตาม กฎหมายของไทยพบว่ามีกรอบประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับกัญชาหรือ กัญชงสำหรับบุคคลในระบบการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2565 กำหนดห้ามผู้ขับรถสาธารณะตามกฎหมายว่า ด้วยรถยนต์ต้องไม่เสพหรือเมาัญชาหรือกัญชงไว้สำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะ แต่สำหรับผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลทั่วไปที่มีใช้ผู้ขับขี่รถสาธารณะนั้นประกาศฉบับนี้ยังไม่ครอบคลุมถึง อย่างไรก็ตามสำหรับผู้ขับขี่รถ ส่วนบุคคลทั่วไปที่มีใช้ผู้ขับขี่รถสาธารณะนี้ หากพิจารณาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ได้มีการบัญญัติ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นไว้ แต่กฎหมายใน มาตรานี้เป็นกรณีบัญญัติห้ามผู้ขับขี่รถเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นกำหนดอยู่ในมาตราเดียวกันโดยจะตีความ ให้หมายรวมถึงการเมาัญชาด้วยหรือไม่ก็ยังไม่มีความชัดเจนอีกทั้งเมื่อพิจารณาในเรื่องการห้ามเมา สุรา มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 พุทธศักราช 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 กำหนด มาตรการเกี่ยวกับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และวิธีการตรวจวัด แอลกอฮอล์ไว้ให้เจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องสามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ที่สงสัยว่ากระทำ ความผิดได้อย่างถูกต้อง แต่ในเรื่องการขับขี่ยานพาหนะโดยเมาของเมาอย่างอื่นซึ่งอาจหมายรวมถึงการเมาัญชา มิได้มีการออกกฎกระทรวงในลักษณะดังกล่าวนี้แต่อย่างใด จากปัญหาทางกฎหมายนี้ย่อมก่อให้เกิดปัญหา

ในทางปฏิบัติของเจ้าพนักงานที่ทำการจับกุมผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดว่าจะใช้วิธีการใดในการตรวจพิสูจน์ร่างกายผู้ขับขี่ที่จะถือว่าผู้ขับขี่ เมา ของเมามาอย่างอื่นซึ่งอาจหมายความว่ารวมถึงการเมาด้วยยา และก่อให้เกิดปัญหาในการหยิบยกกฎหมายใน มาตรา 43 (2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาปรับใช้เมื่อมีการจับรถขณะเมาด้วยยา และการที่กฎหมายเกี่ยวกับการจับรถขณะเมาด้วยยาที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่มี ความชัดเจนก็จะส่งผลกระทบต่อการข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้เกรงกลัวต่อบทลงโทษตามกฎหมายตลอดจนการ ข่มขู่ยับยั้งสังคมให้เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษตามกฎหมายและไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุบนท้อง ถนนได้จนนำมาสู่ความเสียหายต่อประชาชน

จากปัญหาในเรื่องนี้ผู้ศึกษาเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 43/1 และ มาตรา 160 ตรี พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ดังนี้

เพิ่ม มาตรา 43/1 “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาด้วยยา”

มาตรา 160 ตรี วรรคแรก จากเดิม “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือ ปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมี กำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

แก้ไขเป็น “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) และมาตรา 43/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่ น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” และ

เพิ่มเติมข้อความในกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 พุทธศักราช 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เป็นดังนี้

ข้อ 4 “วิธีการสำหรับการปฏิบัติของเจ้าพนักงานโดยให้เจ้าพนักงานทำการปฏิบัติ สำหรับเรื่องการ ทดสอบ ผู้ขับขี่ว่าเมาด้วยยาหรือเสพติดยาขณะขับขี่หรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณ สาร THC (Tetrahydrocannabinol) ของผู้ขับขี่ โดย

ตรวจวัดจากด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับ ปริมาณสาร THC (Tetrahydrocannabinol) ที่มีมาตรฐานในเบื้องต้นจาก วิธีที่ 1.ตรวจปัสสาวะ หากไม่ สามารถตรวจสอบได้ ให้ใช้วิธีที่ 2.ตรวจวัดจากเลือด การตรวจสอบในวิธีที่ 2 ให้นำตัวผู้ขับขี่ไปตรวจยัง โรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตาม กฎหมายว่าด้วยผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม”

ปัญหาประการที่สอง ปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการกำหนดเกณฑ์การหย่อนความสามารถของผู้ขับขี่ การใช้กัญชาที่มีการใช้ในหลายลักษณะซึ่งหมายความว่ารวมถึงการใช้ในทางการแพทย์ เช่น ใช้กัญชาเป็นยารักษาโรคของผู้ป่วยหรือการบริโภคกัญชาที่เป็นส่วนประกอบของอาหารหรือการดื่มเครื่องดื่มที่มีกัญชาเป็นส่วนผสม การใช้ในลักษณะที่กล่าวมานี้ย่อมส่งผลถึงร่างกายของผู้ใช้กัญชาในลักษณะที่แตกต่างกัน ซึ่งสารประกอบจากกัญชาอาจส่งผลต่อผู้ใช้กัญชาบางรายทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง ผู้ใช้บางรายกัญชาอาจทำให้เกิดอาการง่วงซึม โดยหากมีการใช้กัญชาในผู้ที่ขับขี่ก็อาจนำมาซึ่งการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในเรื่องดังกล่าวนี้เมื่อพิจารณาจากกฎหมายของไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันไม่มีการกำหนดเรื่องสารประกอบว่าสารประกอบใดหากมีการตรวจพบในร่างกายจะส่งผลให้เกิดการหย่อนความสามารถขึ้นทั้งในผู้ขับขี่รถสาธารณะและผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลทั่วไปที่มีใช้ผู้ขับขี่รถสาธารณะ

สำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มีการกำหนดเกี่ยวกับมาตรการห้ามผู้ขับขี่ไม่ให้มีการขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับไว้ในลักษณะที่เหมือนกันและมีการกำหนดอัตราโทษในเรื่องดังกล่าว

กรณีผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลทั่วไปที่มีใช้ผู้ขับขี่รถสาธารณะ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ก็มีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับและกำหนดอัตราโทษไว้ด้วยเช่นเดียวกัน ด้วยการที่กฎหมายได้บัญญัติขึ้นในลักษณะนี้หากมีกรณีการจับกุมตัวผู้ขับขี่เนื่องด้วยการขับขี่รถโดยหย่อนความสามารถนั้นกฎหมายได้มีการเปิดช่องสำหรับเจ้าพนักงานในการพิจารณาจากตัวผู้กระทำความผิดโดยให้เจ้าพนักงานสามารถใช้ดุลพินิจในการพิจารณาลักษณะของผู้ขับขี่ที่หย่อนความสามารถโดยไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการหย่อนความสามารถเอาไว้ว่าต้องพิจารณาจากผู้กระทำความผิดลักษณะใด หรือ กำหนดประเภทของสารประกอบใดในร่างกายที่เมื่อมีอยู่ในร่างกายขณะขับขี่จะเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มีความผิดในฐานะดังกล่าวและทำให้เจ้าพนักงานทำการจับกุมผู้ขับขี่รายนั้นได้ ซึ่งการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าพนักงานใช้ดุลพินิจได้อย่างกว้างโดยไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์การหย่อนความสามารถในการขับขี่ไว้เช่นนี้ย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ขับขี่ที่ถูกกล่าวหาได้

ปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการกำหนดเกณฑ์การหย่อนความสามารถของผู้ขับขี่นี้ ผู้ศึกษาเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เป็นดังนี้

เพิ่ม มาตรา 43/2 “ห้ามมิให้ผู้เสพกัญชาหรือบริโภคอาหารหรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของกัญชา หรือผู้ที่ใช้ยาที่มีส่วนผสมของกัญชาขับขี่” และ

แก้ไข มาตรา 158/1 วรรคหนึ่ง จากเดิม “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

แก้ไขเป็น “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) และมาตรา 43/2 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ปัญหาประการที่สาม ปัญหาการกำหนดค่าสารประกอบ THC(Tetrahydrocannabinol) ที่จะนำมาใช้ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด การที่เจ้าพนักงานจะดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดได้นั้นในเรื่องพยานหลักฐานไม่ว่าจะเป็นพยานบุคคล พยานวัตถุ พยานเอกสารหรือพยานผู้เชี่ยวชาญ ล้วนแต่มีความสำคัญเพื่อที่จะให้ศาลสามารถพิจารณาพิพากษาเกี่ยวกับคดีดังกล่าวได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรม ในเรื่องการจับจีโดยมีสาร THC ในร่างกายนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 รวมถึง พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 ได้วางหลักในเรื่องห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นหรือประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับกัญชาหรือกัญชงสำหรับบุคคลในระบบการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2565 กำหนดห้ามผู้ขับรถสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต้องไม่เสพหรือเมากัญชาหรือกัญชงสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะนั้นยังมีความในทางกฎหมาย กล่าวคือ กฎหมายมิได้มีการกำหนดในเรื่องปริมาณของสารประกอบหากเมาสั่งมีเมาอย่างอื่นซึ่งอาจหมายความว่ารวมถึงการเมากัญชาเอาไว้ ในเรื่องนี้หากเปรียบเทียบกับกรณีผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราที่กฎหมายได้มีกำหนดเอาไว้ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเมื่อมีการเมายังอื่นที่มีใช้เมาสุราโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเมากัญชาเจ้าพนักงานไม่สามารถนำปริมาณสารประกอบที่ได้จากการตรวจพิสูจน์มาเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดหรือใช้กล่าวอ้างค่าปริมาณสารประกอบมาเป็นพยานหลักฐานเพื่อยื่นต่อศาลในการนำมาประกอบการพิจารณาคดีเพื่อที่จะพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดในคดีนั้น

ปัญหาการกำหนดค่าสารประกอบ THC(Tetrahydrocannabinol) ที่จะนำมาใช้ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดนี้ ผู้ศึกษาเสนอให้เพิ่มเติมข้อความในกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 พุทธศักราช 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เป็นดังนี้

ข้อ 5 “ผู้ขับขี่รถขณะเมากัญชาหรือเสพหรือบริโภคกัญชา ผู้ขับขี่จะมีความผิดต่อเมื่อมีการตรวจวัดปริมาณสารประกอบจากเลือดหรือปัสสาวะพบสาร THC (Tetrahydrocannabinol)จากกัญชาในร่างกายขณะขับขี่”

ปัญหาประการที่สี่ ปัญหาการกำหนดอัตราโทษที่ไม่เหมาะสมกับลักษณะของผู้กระทำความผิดในแต่ละราย การกระทำความผิดอันส่งผลให้เกิดความเสียหายกับประชาชน การกำหนดโทษที่เหมาะสมย่อมจะส่งผลให้เกิดการข่มขู่ยับยั้งและป้องกันไม่ให้มีการกระทำความผิด แต่ในเรื่องข้อนี้ในขณะที่มีสาร THC ในร่างกายขณะจับกุม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่จับกุมโดยสาธารณะซึ่งในรถโดยสารที่มีผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นอาจเกิดความเสียหายความร้ายแรงและเสียหายเป็นวงกว้างได้มากกว่าผู้ที่จับกุมรถส่วนบุคคลทั่วไปที่มีใช้รถสาธารณะ

สำหรับมาตรการในผู้จับกุมสาธารณะสำหรับปัญหาการมีสาร THC จากกัญชาในร่างกายขณะจับกุม ถูกกำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 รวมถึงประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับกัญชาหรือกัญชงสำหรับบุคคลในระบบการขนส่งทางถนน พุทธศักราช 2565 สำหรับผู้จับกุมสาธารณะ การกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดหากจับกุมขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นมีการกำหนดไว้ในลักษณะการกระทำความผิดกฎหมายหลายบท และต้องได้รับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ในมาตรา 160 ตรี กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดให้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตจับกุมไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตจับกุม แต่ถ้าเป็นการจับกุมรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นการจับกุมที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดอีกหนึ่งในสามตามมาตรา 160 ตรี วรรคห้า และในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 มาตรา 127 ทวิ กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ที่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่กระทำความผิดกฎหมาย กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และใน พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 มาตรา 66/3 กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้จับกุมที่กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

โดยเมื่อพิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้จับกุมสาธารณะที่มีการกำหนดไว้ทั้งหมดในเรื่องการจับกุมขณะมีนเมาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 มีการกำหนดอัตราโทษที่จะนำมาลงโทษผู้กระทำความผิดด้วยอัตราโทษที่สูงที่สุดและมีบทบัญญัติเพิ่มโทษผู้จับกุมสาธารณะเอาไว้ด้วย แต่อย่างไรก็ตามมาตรการทางกฎหมายที่มีการกำหนดไว้เพื่อใช้สำหรับลงโทษผู้จับกุมสาธารณะนั้น กฎหมายไม่มีการคำนึงถึงผู้โดยสารภายในรถและนำมาพิจารณาในการกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้จับกุมสาธารณะหรือผู้

ขับรถขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างเอาไว้ กล่าวคือ หากมีการขับขีรถโดยสารสาธารณะเช่นรถตู้ประจำทาง หากผู้ขับขีรถที่ไม่มีผู้โดยสารในขณะที่ผู้ขับขีเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นก็จะถูกดำเนินคดีและถูกลงโทษตามมาตรา 160 ตรี วรรคห้า แต่หากมีผู้โดยสารโดยสารมาด้วยก็จะใช้กฎหมายในมาตรานี้ในการลงโทษกับผู้ขับขีเช่นเดียวกันซึ่งมิได้มีการคำนึงถึงผู้โดยสารในรถในการนำมาพิจารณากำหนดอัตราโทษกับผู้ขับขีสาธารณะที่กระทำความผิดด้วยการที่ผู้ขับขีรถสาธารณะมีหน้าที่สำคัญในการนำผู้โดยสารไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย ดังนั้น อัตราโทษตามกฎหมายที่มีการบังคับใช้ผู้นี้จึงมีลักษณะที่ไม่เหมาะสมส่งผลต่อการข่มขู่ขังผู้กระทำความผิดให้เกรงกลัวต่อบทลงโทษตามกฎหมายและส่งผลต่อการข่มขู่ขังสังคมให้เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษตามกฎหมาย

ปัญหาการกำหนดอัตราโทษที่ไม่เหมาะสมกับลักษณะของผู้กระทำความผิดในแต่ละราย ผู้ศึกษาเสนอให้เพิ่มเติมบทบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เป็นดังนี้

มาตรา 160/1 “ในกรณีผู้ขับขีรถสาธารณะขับขีรถขณะเมากัญชาหรือเสพติดยาหรือบริโภคอาหารหรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของกัญชา หรือผู้ที่ใช้ยาที่มีส่วนผสมของกัญชาขับขีนั้นได้กระทำความผิดขณะที่มีผู้โดยสารอยู่ในรถ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท”

เอกสารอ้างอิง

ประทีป ทับอิตตานนท์. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ฉบับปัจจุบัน). กรุงเทพมหานคร: บริษัทกรุงสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, 2565.

พิพัฒน์ นนทนาธรณ์. “เศรษฐกิจกัญชา: ที่มาและที่ไป.” วารสารสมาคมนักวิจัย 26, 2 (เมษายน-มิถุนายน 2564): 109.

สุพิศ ประณีตพลกรัง. **ครบเครื่อง คดีจราจร ความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บัณฑิตอักษร, 2561.

อารียา สุขโต. **ปัญหาผู้ใช้นานพาหนะเสพติดกัญชา** [Online]. Available URL: [https:// library. Parliament. go.th/th/radioscript/rr2565-aug6](https://library.parliament.go.th/th/radioscript/rr2565-aug6), 2566 (มกราคม, 28).