

แนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา

Guidelines for reducing accidents from drivers while drunk

จรัสพงศ์ คลังกรณ์*สมเดช มุงเมือง*
Jaraspong Khlungkorn* Somdet Mungmaung
มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น*
Western University*

บทคัดย่อ

วิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษา แนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุ ของไทย และต่างประเทศ ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะศึกษามุ่งศึกษาแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง อุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา จากการศึกษาวิจัยทำให้ทราบว่า การบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราในปัจจุบันมีความสำคัญมาก โดยทุกคนพึงตระหนักถึงปัญหาที่เกิดจากการขับขี่รถในขณะเมาสุรา มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงมาก ก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินมีผู้บาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต เป็นจำนวนมาก การบังคับใช้กฎหมายเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้โดยรัฐบาลควรกำหนดให้ปัญหาการขับขี่รถในขณะเมาสุราเป็นปัญหาระดับชาติ จึงควรที่จะจัดตั้งศาลจราจร ขึ้นมาสำหรับพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิด เพื่อแบ่งเบาภาระการพิจารณาคดีของศาลอาญาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้พิพากษา อัยการ พนักงานสอบสวน ควรจะมีความรู้เฉพาะทาง เป็นอย่างดี เพื่อรับมือปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรเมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

คำสำคัญ : แนวทาง , อุบัติเหตุ , เมาสุรา

Abstract

The purpose of this research is to study guidelines for accident reduction in Thailand and abroad related to accidents caused by drunk drivers. This research The researcher will study the concept of Theory about Accidents from drivers while drunk According to a research study, it is known that law enforcement in the case of driving while driving while drunk is very important Which everyone should be aware of the problems caused by driving while drunk There is a high chance of an accident. Causing a lot of property loss, injury, disability or death. Law enforcement is another way to reduce accidents Therefore should establish a traffic court Came up for trial about the offense To ease the burden of judging cases of various criminal courts Especially judges, prosecutors, investigators Should have special knowledge in order to get traffic accident problems when entering the ASEAN community

Keywords : Guidelines, accidents, drunkenness

บทนำ

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ผู้ที่เมาแล้วขับจำนวนมากคิดว่า เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณมากตนเองยังคงขับรถได้

และพบอีกว่าผู้บาดเจ็บอย่างรุนแรงจากพาหนะทุกประเภทที่มီးเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเกิดเหตุ ถ้าสามารถลดอุบัติเหตุจากคนเมาได้ร้อยละ 50 จะเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่จะลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาของ Lapham และคณะในปี 1998 (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. 2546 : 45) พบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จราจรมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป ซึ่งสูงกว่าผู้ป่วยฉุกเฉินปกติถึง 8 เท่า สอดคล้องกับรายงานขององค์การอนามัยโลก (ไวพจน์ กุลาชัย. 2555 : 1) ที่ระบุว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่เข้ามาทำการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงร้อยละ 44 จากการศึกษาเชิงลึกในกลุ่มตัวอย่างที่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 1,000 คน พบว่า แอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุถึง ร้อยละ 36 ส่วน Phuvichit and Udomsade ระบุว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในประเทศไทยมีอัตราสูงเกินกว่าร้อยละ 50 จากการรายงานสถานการณ์ และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2555 พบว่าคนไทยต้องบาดเจ็บนอนโรงพยาบาลจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2555 จำนวน 110,777 คน พิกัดจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 5,000 คน อุบัติเหตุเกิดขึ้นมากในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เพิ่มขึ้นจากช่วงปกติเกือบ 2 เท่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ 16.00-19.59 น. ร้อยละ 30 เดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมา คือเดือนมีนาคม และมกราคม สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจำนวนตามกลไกสูงสุด คือการชนร้อยละ 57 พาหนะล้มคว่ำ ร้อยละ 41 ผู้ขับขี่รถ ทุกประเภทที่บาดเจ็บมีการดื่มสุราร้อยละ 33.25 พบผู้ขับขี่รถอีแต่นสูงสุด ร้อยละ 35.90 รองลงมา รถยนต์นั่งส่วนบุคคลร้อยละ 34.93 รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.41 และรถยนต์กระบะร้อยละ 32.16 กลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานอายุ 15 - 29 ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดถึงร้อยละ 36.96 โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี เป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ 16.06

การเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันสาเหตุหลักเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราสร้างความเสียหายให้กับประเทศชาติอย่างมหาศาล ทางรัฐบาล และองค์กรอิสระ เช่น มูลนิธิเมาไม่ขับได้ร่วมกันรณรงค์ และแก้ปัญหาเมาไม่ขับมาโดยตลอด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันปีใหม่ สงกรานต์ จะมีการรณรงค์โฆษณาให้ประชาชนพึงตระหนักถึงอันตรายของ การเมาแล้วขับ แต่ก็ไม่สามารถที่จะหยุดยั้ง หรือมีมาตรการที่จะให้ประชาชนหยุดดื่มสุราขณะขับรถได้ จึงต้องใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับ โดยเฉพาะพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 มีบทบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจเรียกคนขับรถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ เพื่อมุ่งให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของคนขับรถ และประชาชนบนท้องถนน แต่คนขับจะมีกลยุทธ์ในการหลบเลี่ยง เช่น การประวิงเวลาในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ หรือปฏิเสธการตรวจวัด โดยอ้างว่าเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่ได้มาตรฐาน หรือกล่าวหาว่า เจ้าพนักงานตำรวจเลือกปฏิบัติคิเมาแล้วขับ จึงมีแนวโน้มไม่ดีขึ้น ในประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร สวีเดน เครือรัฐออสเตรเลีย แก้ปัญหาโดยการกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงทั้งยังสามารถสืบไปถึงแหล่งผู้ที่เมาแล้วขับไปดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อลงโทษผู้ที่ก่อให้เกิดการกระทำผิดบางประเทศเปิดธุรกิจส่งคนเมากลับบ้าน

ปัญหาผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ความร่วมมือกับตำรวจตรวจวัดหาระดับแอลกอฮอล์ โดยอ้างว่าตนเองไม่ได้เมาสุรา หรือการตั้งจุดตรวจปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบหลักการตั้งจุดตรวจ เช่น การชุมตรวจ ไม่มีป้ายสัญญาณไฟ ตำรวจแต่งกายไม่สุภาพ เช่น ขณะตรวจใส่ชุดครึ่งท่อน หรือไม่สวมหมวก ไม่ใส่เสื้อสะท้อนแสงให้ถูกต้องเรียบร้อย

ปัญหาผู้ขับขี่ อ้างว่าเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่ได้มาตรฐาน ผู้ตรวจวัดไม่ใช่ผู้เชี่ยวชาญ ขาดความรู้ความเข้าใจในการตรวจวัด เครื่องตรวจวัดขาดอายุการใช้งาน

ปัญหาการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ก่อนตรวจวัดตำรวจจะใช้ดุลพินิจในการตรวจวัด โดยดูจากสีหน้า ปฏิกริยา การพูดจาได้ตอบว่ามีกลิ่นแอลกอฮอล์หรือไม่ ซึ่งทำให้การตรวจวัดไม่ครบทุกคน โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ

ปัญหาการขาดอุปกรณ์เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติขาดงบประมาณในการซื้อเครื่องมือตรวจวัด เนื่องจากราคาของเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์มีราคาแพง เกินกำลังที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะจัดซื้อให้เพียงพอครบทุกสถานีตำรวจ

การบำรุงรักษาเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต้องหมั่นตรวจสอบอยู่เสมอ ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีความรู้ในการเก็บบำรุงรักษา

เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์มีอายุการใช้งานได้เพียง 6 เดือนเท่านั้น จากนั้นก็ต้องนำเครื่องดังกล่าวไปให้สำนักงานวิทยาศาสตร์ตรวจเช็คระบบ และตั้งค่าบริการเพื่อให้ใช้งานต่อไปได้อีก 6 เดือน

การตรวจเช็คระบบ และตั้งค่าเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก ซึ่งเป็นปัญหาหนึ่งที่เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่ได้รับการตรวจเช็ค และตั้งค่าตรงตามกำหนดเวลาอายุการใช้งาน ซึ่งเมื่อทางพนักงานเจ้าหน้าที่นำไปตรวจวัดก็จะเป็นช่องทางการต่อสู้คดีของผู้ขับขี่ให้ศาลยกฟ้อง

ปัญหาผู้ที่มีอำนาจในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ที่มิอำนาจในการตรวจวัดประกอบไปด้วย เจ้าพนักงานจราจร ผู้ตรวจการ พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับเจ้าพนักงานจราจรในแต่ละจังหวัดมีเพียงผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ผู้ตรวจการก็มีเพียงขนส่งจังหวัด พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจตามที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้อำนาจไว้ ส่วนพนักงานเจ้าหน้าที่หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีได้ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร เช่น ฝ่ายป้องกันปราบปราม ธุรการ สืบสวน ปราบปรามยาเสพติด หากไปตรวจวัดแอลกอฮอล์ตามจุดตรวจต่าง ๆ หมิ่นเหม่ที่จะถูกศาลยกฟ้องได้ หากนายความยกเรื่องอำนาจในการตรวจวัดขึ้นต่อสู้คดี เพราะไม่ใช่ผู้ที่มีหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ปัญหาการปล่อยตัวผู้ขับขี่ที่ตรวจวัดแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้ว เนื่องจากเป็นพรรคพวก เพื่อนฝูง ญาติสนิท ผู้บังคับบัญชาสั่งให้ปล่อยตัว ผู้ขับขี่ก่อนที่จะลงบันทึกประจำวัน เนื่องจากสังคมไทยยังเป็นสังคมอุปถัมภ์อยู่

ปัญหาการตั้งจุดตรวจ จะตั้งซ้ำที่จุดเดิมอยู่เสมอ เนื่องจากความพร้อมของอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการตั้งจุดตรวจมีอยู่จำกัด ทำให้นักดื่มในพื้นที่รู้เส้นทางหลบเลี่ยงได้เป็นอย่างดี จะจับกุมได้ก็แต่นักดื่มหน้าใหม่จากต่างพื้นที่ ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นตลอดมา

ปัญหาการตั้งจุดตรวจที่แหล่งสถานบริการต่าง ๆ กระทำได้ยาก เนื่องจากผู้ประกอบการไม่เห็นด้วยกับการตั้งจุดตรวจดังกล่าวถือว่าเป็นการทำลายภาพพจน์การท่องเที่ยว และทำลายเศรษฐกิจ

ปัญหาอำนาจการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานในกรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยผู้ขับขี่ยินยอมที่จะเสียค่าปรับในข้อหาฝ่าฝืนคำสั่ง เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งมีอัตราโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่งมีโทษน้อยกว่าความผิดฐานขับขีรถในขณะเมาสุรา เพราะถ้าเสี่ยงไปทำการทดสอบตรวจวัดแอลกอฮอล์ หากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ก็จะมี ความผิดฐานขับขีรถในขณะ เมาสุราทันที มีอัตราโทษ จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งในขณะที่ข้อหา ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงาน พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีความเลื่อมล้ำกันใน อัตราโทษ ทำให้ไม่สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราเข้าทำการทดสอบ เพื่อตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ เนื่องจากข้อบกพร่องใน การบัญญัติกฎหมายดังกล่าว ทำให้ผู้

ข้อที่เมื่อมีโอกาสดำเนินการอีกครั้งหนึ่ง เมื่อยินยอมเสียค่าปรับในข้อหาฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงาน พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ปัญหาวิธีการตรวจสอบ กรณีกฎหมายสองฉบับให้อำนาจพนักงานสอบสวนทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดแตกต่างกัน กล่าวคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 วรรคสอง ให้อำนาจทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ ตรวจปัสสาวะ ตรวจเลือด กำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ในขณะที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 ให้อำนาจพนักงานสอบสวนทำการตรวจพิสูจน์บุคคลทางวิทยาศาสตร์ในการเป่าลมหายใจ เก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะของผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราได้ จะต้องมียศอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีขึ้นไป ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเคลือบแคลงใจว่าพนักงานสอบสวนควรใช้กฎหมายฉบับใดที่จะให้ความยุติธรรมกับประชาชนมากที่สุด

ปัญหาสภาพบังคับของกฎหมาย กรณีฝ่าฝืนไม่ยอมเข้ารับการทดสอบ ตรวจวัดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ กรณีเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา หากผู้ขับขี่ไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่ง ผู้ขับขี่ก็จะมีผลผิดฐาน ฝ่าฝืนคำสั่ง ตามมาตรา 154(3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท และเมื่อพนักงานสอบสวนได้ดำเนินการเปรียบเทียบปรับไปแล้ว เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ก็จะให้ผู้ขับขี่ทำการทดสอบตรวจวัดแอลกอฮอล์อีกครั้ง หากผู้ขับขี่ไม่ยอมทำการทดสอบอีก ก็จะตั้ง ข้อกล่าวหาว่าฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 154(3) อีกครั้ง ซึ่งถือว่าผิดหลักการลงโทษบุคคลซ้ำสองในการกระทำความผิดครั้งเดียวกัน

ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล การกักตัวผู้ขับขี่เพื่อตรวจวัดแอลกอฮอล์ ไม่ได้กำหนดเวลาไว้แน่นอนตายตัวว่า สามารถควบคุมได้กี่ชั่วโมง หากผู้ขับขี่ไม่ยอมทำการทดสอบก็จะกักตัวไว้จนกว่าจะยินยอมทดสอบ ซึ่งการใช้อำนาจดังกล่าวหมิ่นเหม่ที่จะใช้อำนาจเกินขอบเขต เพราะหากการควบคุมผู้ขับขี่ล่วงเลยหลายชั่วโมงก็จะเข้าข่ายการกระทำที่ไม่สุจริต ซึ่งอาจมีความผิดฐานหน่วงเหนี่ยวกักขังตามประมวลกฎหมายอาญา

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้สรุปสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบปี พ.ศ. 2555 กับ ปี พ.ศ. 2556 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2556 จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งปี 58,301 ครั้ง เสียชีวิต 7,067 ราย บาดเจ็บสาหัส 10,388 ราย บาดเจ็บน้อย 17,235 ราย มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินรวม 649,200,579 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2555 จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งปี 54,341 ครั้ง เสียชีวิต 7,634 คน บาดเจ็บสาหัส 3,551 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 17,465 คน มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินรวม 503,564,564 ล้านบาท จะเห็นได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบปี 2556 และปี 2555 จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งปีเพิ่มขึ้น 3,960 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 567 คน บาดเจ็บสาหัสเพิ่มขึ้น 6,837 คน บาดเจ็บเล็กน้อยลดลง 230 คน มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 145,636,01 ล้านบาท โดยร้อยละ 50% มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับทั้งเสียชีวิต และบาดเจ็บ ดูจากสถานการณ์ตัวเลข ของจำนวน อุบัติเหตุรวมทั้ง 2 ปี มีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าทางภาครัฐได้ออกกฎหมายมาควบคุมอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับอย่างเข้มงวดแล้วก็ตาม

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาแนวทางการลดอุบัติเหตุของไทยและต่างประเทศ
2. เพื่อศึกษาสาเหตุที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา
3. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับ

สมมติฐานการวิจัย

วิจัย เรื่อง “แนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” สมมติฐานของการวิจัยนี้จึงมีอยู่ว่า การตรวจสอบหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ ยังเป็นปัญหาเกี่ยวกับหลักสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลในการบังคับตรวจสอบ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมรับการตรวจสอบทำให้ยังมีผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนมาก จึงควรทำการศึกษาหา แนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการศึกษาค้นคว้าในรูปแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) วิเคราะห์จากเอกสารทางวิชาการ (Document Study) วารสาร บทความ รายงานการวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาประกอบอ้างอิง และเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ ซึ่งมีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบเครื่องมือด้วยการสัมภาษณ์ตัวอย่างที่มีลักษณะใกล้เคียงกับประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการวิจัยคือ องค์การรัฐเอกชน และประชาชนเพื่อได้ แนวทางการสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในเรื่องการให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางเพื่อการลดอุบัติเหตุจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา เพื่อให้เกิดการนำผลการศึกษาวិจัยออกมา

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดจากสาเหตุ ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา เนื่องจากการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ผู้ขับขี่ขาดสติสัมปชัญญะ เกิดความหุนหันพลันแล่น ขาดความระมัดระวัง สมรรถนะการขับขี่ลดลง ตาพร่ามัวมองถนนไม่ค่อยชัด การตัดสินใจลดลงตามระดับการดื่มแอลกอฮอล์ การสั่งการของสมอง และจิตใจจะช้าลง ทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็นไปได้สูงมาก จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาผู้ขับขี่ที่ขบขันแอลกอฮอล์ก่อน หรือขณะขับขี่รถ เพื่อหยุดยั้งไม่ให้ผู้ขับขี่ได้มีโอกาสขับขี่รถได้อีกต่อไป

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญกรณีเกี่ยวกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่ได้ดำเนินการบันทึกคะแนน, อบรม, ทดสอบผู้ขับขี่, ยึดใบอนุญาตขับขี่, พักใช้ใบอนุญาตขับขี่กับผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรม เนื่องจากที่ผ่านมาสำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่ได้ดำเนินการใด ๆ เลยเกี่ยวกับการบันทึกคะแนน, อบรม, ทดสอบ ยึดใบอนุญาตขับขี่, พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยอ้างว่าระบบโพลิส (PoLis) ชัดข้อง ไม่สามารถใช้งานได้เพราะระบบที่ใช้มีมานานแล้วไม่มีการปรับปรุง หรือพัฒนาระบบให้สามารถป้อนข้อมูลได้อย่างถูกต้อง ชัดเจน จึงควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาลให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการบันทึกคะแนน, จัดการฝึกอบรม, ทำการทดสอบผู้ขับขี่ว่าควรจะได้รับใบอนุญาตขับขี่หรือไม่ รวมถึงตรวจสอบสภาพร่างกายจิตใจ และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ตลอดจนการประพฤติปฏิบัติในขณะที่อยู่ในระหว่างการถูกยึด หรือถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้ดำเนินการอย่างจริงจัง ชัดเจน และสามารถตรวจสอบได้

จากการศึกษาวิจัยถึงมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราในปัจจุบันยังไม่มีความเหมาะสมด้วยเหตุที่ว่า บทกำหนดโทษยังต่ำเกินไป เนื่องจากการลงโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา โทษจำคุกยังไม่มีการลงโทษที่เป็นรูปธรรม ศาลจะตัดสินรอลงอาญาทุกคดี นอกเสียจากว่าคดีดังกล่าวผู้ขับขี่ไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุ แล้วมีผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิต จึงจะลงโทษจำคุก สำหรับโทษปรับจะมีการลงโทษปรับประมาณ 5,000 – 8,000 บาทเท่านั้น ไม่ว่าผู้ขับขี่จะมีปริมาณแอลกอฮอล์มากเพียงใดก็ตาม จึงเห็นควรปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษให้เหมาะสมกับสภาพกาลปัจจุบัน

จากการศึกษาวิจัยมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถขณะเมาสุราในปัจจุบันไม่สามารถลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ เนื่องจากอัตราโทษในปัจจุบันยังต่ำ อยู่มาก หากเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ สวีเดน ออสเตรเลีย ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยังฝ่าฝืนขับที่รถขณะเมาสุราอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้ผู้ขับขี่ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับอุบัติเหตุ เป็นจำนวนมากเช่นกัน

จากการศึกษาวิจัยกรณีผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมในข้อหาผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมายจนไม่กลัวที่จะขับรถในขณะเมาสุราอีกต่อไป เนื่องจากผู้ขับขี่เมื่อดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปแล้วจะขาดความสำนึกความรับผิดชอบความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เกิดความ คึกคะนอง ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ ตลอดจนสังคมไทยยังมีระบบอุปถัมภ์ทำให้ผู้ขับขี่บางคนขาดความยำเกรงต่อกฎหมาย ต่อบรรทัดฐาน และสังคมส่วนรวม

จากการศึกษาวิจัยถึงการลงโทษที่รุนแรงกับผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราสามารถลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า การลงโทษที่รุนแรง ผู้ขับขี่ที่มีความเกรงกลัวที่จะต้องถูกจับกุม ถูกจำคุก ต้องสูญเสียชื่อเสียง เสียชื่อเสียงทรัพย์สินเงินทอง จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย จึงส่งผลให้จำนวนผู้ขับขี่ลดลง ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงเช่นกัน

จากการศึกษาวิจัยความต้องการของผู้ขับขี่ให้มีการแก้ไขบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราให้มีโทษสูงขึ้นด้วยเหตุผลที่ว่าบทกำหนดโทษที่สูงขึ้นจะทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะขับรถในขณะเมาสุราอีก เนื่องจากอัตราโทษที่สูงขึ้นจะทำให้ผู้ขับขี่สูญเสียชื่อเสียงถูกจำคุก และมีอัตราโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญมาตรการแก้ไขปรับปรุงการบังคับทางกฎหมาย กรณี ผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราควรใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ และจำนวนครั้งที่กระทำผิดมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดโทษ ด้วยเหตุผลที่ว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมีมากน้อยเท่าใดจะเป็นเกณฑ์ในการกำหนดโทษ เพราะหากปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมาก จะทำให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า ผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดน้อย และการกำหนดจำนวนครั้งของการกระทำผิดมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดโทษด้วยจะทำให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์เกิดความเกรงกลัวต่ออัตราโทษที่เพิ่มขึ้น หากกระทำผิดซ้ำข้อหาขับที่รถขณะเมาสุราหลายครั้งติดต่อกัน

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ กรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ควรกำหนดอัตราโทษให้สูงขึ้นกว่าอัตราโทษกรณีผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุราด้วยเหตุผลที่ว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าได้ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อน หรือดื่มขณะขับที่รถ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ รู้ตัวอยู่แล้วว่าขณะตรวจวัดผู้ขับขี่ได้ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนแล้ว

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์จะลงโทษ ผู้ขับขี่ฐานฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงาน พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ทุกครั้งให้ทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ เนื่องจากผู้ขับขี่มีเจตนาที่จะหลบเลี่ยงไม่ยอมเข้ารับการตรวจวัด เพราะหากว่า ผู้ขับขี่ไปเสียค่าปรับเพียงครั้งเดียวแล้วปล่อยตัวไปผู้ขับขี่ ซึ่งกำลังมีเมาสุราจะมีโอกาสที่จะขับที่รถได้อีก ซึ่งจะเป็นสาเหตุหลักที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ ควรใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ของผู้ขับขี่ ซึ่งมีบทลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี พนักงานสอบสวนสามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ด้วยเหตุผลที่ว่า พนักงานสอบสวนสามารถที่จะตรวจวัดแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ที่ต้องสงสัยว่าดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับที่รถได้ โดยทันที ไม่ต้องรอให้เกิดอุบัติเหตุจนต้องมีผู้บาดเจ็บพิการ หรือเสียชีวิตก่อน จึงจะทำการตรวจวัดผู้ขับขี่

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญประเทศไทย ควรนำระบบการเป่าลมหายใจก่อนสตาร์ทรถ มาใช้กับผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมในข้อหาผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาสุรา ด้วยเหตุผลที่ว่าเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนขับรถ ไม่ให้มีโอกาสที่จะขับรถอีกต่อไป เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ในอนาคต จึงต้องมี

การปรับปรุงแก้ไข, กำหนดมาตรการเป่าลมหายใจก่อนสตาร์ทรถมาใช้กับผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมในข้อหาขับซิ่งรถในขณะเมาสุรา

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญผู้ขับขี่ที่ถูกพักใบอนุญาตขับขี่ หากฝ่าฝืนไปขับซิ่งรถในขณะเมาสุราอีกครั้งควรมีโทษทางอาญาด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ขับขี่ควรมีความสำนึก และระมัดระวังไม่ให้ไปกระทำความผิดซ้ำ และหากไปกระทำความผิดในข้อหาขับซิ่งรถในขณะเมาสุรา ควรมีโทษทางอาญา เพื่อให้ ผู้ขับขี่มีความหลาบจำไม่ไปกระทำความผิดอีก เป็นการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ จึงควรให้มีการปรับปรุงเพิ่มเติมบทกำหนดโทษผู้ขับขี่ที่ถูกพักใบอนุญาตขับขี่

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น วันปีใหม่ วันสงกรานต์ ผู้ขับขี่ขับรถผ่านด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ ควรมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ทุกคนด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ขับขี่ทุกคนต้องให้ความร่วมมือในการตรวจวัดแอลกอฮอล์กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อจะได้คัดกรอง ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับซิ่งรถออกจากถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์สามารถขับซิ่งรถได้ต่อไปส่วนผู้ที่ขับซิ่งรถในขณะเมาสุราก็จะถูกจับกุมนำตัวส่งสถานีตำรวจ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายในข้อหา “ขับซิ่งรถในขณะเมาสุรา” มาตรา 43(2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ การกำหนดระยะเวลาพักตัวผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่เข้ารับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยกำหนดระยะเวลาการพักตัวผู้ขับขี่ได้ไม่เกิน 2 ชั่วโมง หากพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวควรปล่อยตัวผู้ขับขี่ไปทันที โดยไม่มีเงื่อนไขใด ๆ ทั้งสิ้นด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับรถหากได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอความเมามายจะลดลงตามลำดับ ดังนั้นการพักตัวผู้ขับขี่ในระยะเวลา 2 ชั่วโมง ถือว่าเหมาะสมแล้ว จึงควรต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในการกำหนดระยะเวลาพักตัวผู้ขับขี่ให้ปรากฏอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญควรจะมีการตรากฎหมาย เพื่อเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา ด้วยเหตุผลที่ว่า การกำหนดอัตราโทษที่สูงขึ้น ผู้ขับขี่จะได้พึงตระหนักมีความระมัดระวังไม่ฝ่าฝืนขับซิ่งรถในขณะเมาสุรา ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดน้อยลง จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไข กำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญถึงกรณีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้ด้วยเหตุผลที่ว่า การเพิ่มโทษที่สูงขึ้นในข้อหาผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราจะทำให้ผู้ขับขี่ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนพึงตระหนักตนเองก่อนที่จะขับซิ่งรถทุกครั้งไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลงไปด้วย จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมกำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา ให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราสามารถลดจำนวนผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า การเพิ่มโทษที่สูงขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่มีความเกรงกลัวไม่กล้าฝ่าฝืนดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับซิ่งรถจึงทำให้จำนวนผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ลดน้อยลงอัตราการเกิดอุบัติเหตุก็ลดลงไปด้วย จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมกำหนดอัตราโทษของผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น

จากการศึกษาวิจัยสาระสำคัญ การตรากฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุกควรมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ด้วยเหตุผลที่ว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรกมีประสบการณ์น้อยในการขับซิ่งรถ ทำให้มีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียนต้องอาศัยผู้ที่มีประสบการณ์สูงในการขับซิ่งรถ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุ โอกาสที่จะทำ

ให้มีผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ส่วนผู้ขับขี่รถบรรทุกนั้นต้องอาศัยความชำนาญเป็นพิเศษในการขับขี่รถ เพราะเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ น้ำหนักบรรทุกมาก หากเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินของผู้อื่นเป็นจำนวน

ข้อเสนอแนะ

“ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ควรจะปรับเปลี่ยนจากการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งอัตราโทษในปัจจุบันยังอิงอยู่กับการกระทำ โดยประมาทจำคุกไม่เกิน 10 ปี เท่านั้น จึงควรจะมีการเพิ่มโทษผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรามากถึง 6 เท่า ดังนั้นในกรณีที่ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราแล้วไปชนผู้อื่นเสียชีวิตให้ถือว่ามีความผิดในข้อหา “ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา” ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 290 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 15 ปี

สรุปสาเหตุของการแก้ไขข้อกฎหมาย เนื่องจากกรณีผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราทุกคนมีความสำนึกว่าการดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่รถมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่รถโดยปกติที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ดังนั้นเมื่อรู้สำนึกถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น หากฝืนดื่มแอลกอฮอล์โดยไม่ใส่ใจต่อการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลรอบข้าง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุอาจนำมาซึ่งการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการได้ ดังนั้น หากบัญญัติกฎหมายให้มีอัตราโทษที่เพิ่มสูงขึ้น ผู้ขับขี่รถก็จะ พึงตระหนักไม่กล้าที่จะขับขี่รถในขณะเมาสุรา ทำให้ผู้ดื่มแอลกอฮอล์ลดน้อยลงส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นลดน้อยลงไปด้วย ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะมากขึ้น

ในการกำหนดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ได้อ้างอิงกฎหมายของต่างประเทศ ซึ่งตามข้อเท็จจริงทางวิทยาศาสตร์การแพทย์ โดยวิธีการทดสอบตรวจหาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) โดยวิธีตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด การบังคับใช้กฎหมาย และการให้ความรู้กับประชาชนต้องสอดคล้องกัน โดยครอบคลุมทั่วประเทศ แต่จากการประชาสัมพันธ์ รณรงค์โครงการ “เมาไม่ขับ” ไม่สามารถจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทย เพราะทุกคนที่ละเมิดกฎหมายฉบับนี้จะตอบเป็นเสียงเดียวกันว่า “ตนเองไม่เมายังสามารถขับขี่รถได้อย่างสบาย” จึงเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นบนท้องถนนมากมาย จึงควรที่จะลดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยกำหนดเกณฑ์ตามอายุของผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุก ควรกำหนดค่าระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดใหม่ดังนี้

“ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน หรือรถบรรทุก มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดได้ไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ผู้ขับขี่รถทั่วไปมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่รถได้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์”

สรุปสาเหตุของการแก้ไขข้อกฎหมาย เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก เป็นผู้ด้อยประสบการณ์ในการขับขี่รถ และหากไปดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับขี่รถก็จะทำให้มีโอกาสที่จะไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้สูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เป็นรถขนาดเล็ก ไม่มีอุปกรณ์เครื่องป้องกันผู้ขับขี่ หากเกิดอุบัติเหตุจะทำให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีโอกาสสูงที่จะเกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บหรือพิการ ส่วนผู้ขับขี่รถสาธารณะรถโรงเรียนนั้น ต้องมีการรับผิดชอบ ต่อผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้นความรับผิดชอบจึงสูงตามไปด้วย หากไปดื่มแอลกอฮอล์โอกาสที่จะเกิดความสูญเสียกับผู้โดยสารย่อมมีมากตามไปด้วย ส่วนผู้ขับขี่รถบรรทุกนั้น หากผู้ขับขี่ ดื่มแอลกอฮอล์แม้เพียงเล็กน้อยโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ และเกิดความสูญเสียที่รุนแรงก็จะมีมากเป็นพิเศษ เนื่องจากรถบรรทุกมีน้ำหนักมาก ดังนั้นการบัญญัติกฎหมายควบคุมผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ผู้ขับขี่

ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ผู้ขับขี่รถสาธารณะ รถโรงเรียน รถบรรทุก ซึ่งเป็นการควบคุม ผู้ขับขี่ให้พึงระมัดระวังในการดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าผู้ขับขี่รถโดยทั่วไป ซึ่งเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุ เพราะปริมาณแอลกอฮอล์ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ผู้ขับขี่จะมีสติสัมปชัญญะใกล้เคียงกับผู้ที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์

กรณีผู้ขับขี่ที่ไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบ เพื่อหาค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) โดยวิธีตรวจวัดจากปัสสาวะ หรือตรวจวัดจากเลือด เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถที่จะไปบังคับขู่เข็ญให้ผู้ขับขี่ดำเนินการตรวจวัดได้จะทำได้ก็เพียงเลี้ยงไปตั้งข้อกล่าวหาตามมาตรา 154(3) “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 142 วรรคสอง” จะมีอัตราโทษตามมาตรา 154 วรรคท้าย ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท เท่านั้น ดังนั้นจึงควรที่จะต้องเพิ่มอัตราโทษปรับในข้อหา “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีอัตราโทษสูงขึ้น โดยให้มีอัตราโทษขั้นต่ำของข้อกล่าวหา ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่เมาสุรา” เพื่อความเหมาะสมไม่ให้ผู้ขับขี่ใช้เป็นทางเลือกที่จะไม่ยินยอมทำการทดสอบ ดังนั้นจึงควรที่จะแก้ไขอัตราโทษปรับดังนี้ “ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคสอง มีอัตราโทษปรับตั้งแต่ 5,000 – 10,000 บาท” ซึ่งอัตราโทษปรับตามข้อกล่าวหาดังกล่าวนี้ พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการปรับตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(2) จึงไม่จำเป็นต้องไปแก้ไขอำนาจการปรับของพนักงานสอบสวนอีกเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ใช้เป็นทางเลือกที่จะไม่ยินยอมเข้าทำการทดสอบตรวจวัดแอลกอฮอล์

บรรณานุกรม

- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2531). **คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. **สถานการณ์และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ปี 2555**. กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ป.
- คณิต ฒ นคร. (2534) **หลักกฎหมายและพื้นฐานการเข้าใจ**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม
- จักรกริศน์ กนกกันตพงษ์ และสุจิตร์ ลีลาวัฒน์. (2534) **ผลของสุราต่อการขับรถอุบัติเหตุจราจร**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิศวกรรมสาร
- เฉลิมพล ขอบธรรม. (2550) **เส้นทางแห่งความสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ของไทย**. กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท
- นัยนา เกิดวิชัย. (2548) **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบัญญัติ
- บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. (2547) **การทบทวนองค์ความรู้กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์**. [ม.ป.ป.]ม
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2546) **ตำราละเมิดวิทยา : อุบัติเหตุจราจร**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ ไฮไลสติคพับลิชชิง
- พรณี พิเดช. (2530) **เทคนิคการวิเคราะห์ และความรู้เบื้องต้นสำหรับห้องปฏิบัติการพิษวิทยา**.

- กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาเคมีคลินิก คณะเทคนิคการแพทย์ มหาวิทยาลัยมหิดล
 วิทย์ เทียงบุญธรรม. (2541) **พจนานุกรมอังกฤษ – ไทย ฉบับทันสมัย และสมบูรณ์ที่สุด**.
 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ซีเอ็ดยูเคชั่น
- วิทยา ขาดิบุญชาชัย.(2549) **กรอบแนวคิดแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด**.
 ในคู่มือการจัดทำแผนดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน. นครราชสีมา :
 สำนักพิมพ์โคราชพรินต์
- วิภา คงดี. (2549) **วิธีตรวจวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด**. สงขลา : ศูนย์วิทยาศาสตร์
 การแพทย์สงขลา, ม.ป.ป. สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.). เพื่อนักขับขี่...กลับถึงบ้าน
 อย่างปลอดภัย. 2 [ม.ป.ป.].
- สิริวัฒน์. บรรณาธิการ. (2544) **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับสมบูรณ์**.
 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์สูตรไพศาล
- สุรศักดิ์ ปริสญาณกุล. (2541) **ความรู้เกี่ยวกับการวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ**.
 [ม.ป.ป.], 2541.
- Clapham, J. H. (1936). **The Economic Development of France and Germany 1815-1914**.
- Clark, Gregory (2007). **A Farewell to Alms: A Brief Economic History of the World**.
 Princeton University Press. ISBN 0-691-12135-4.
- Daunton, M. J. (1995). **Progress and Poverty: An Economic and Social History of Britain, 1700-1850**. Oxford University Press.
- Dunham, Arthur Louis (1955). **The Industrial Revolution in France, 1815-1848**. New York: Exposition Press.