



ปัญหาความคิดเกี่ยวกับการเมาสุราของผู้ขับขีรถในประเทศไทย

1. วิวัฒนาการของกฎหมายในการควบคุมอุบัติเหตุจราจรอันเกิดจากการดื่มสุราของผู้ขับขีรถในประเทศไทย

1.1 ความเป็นมาของกฎหมายจราจร

แนวความคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร ตั้งแต่ยุคฟื้นฟูศิลปวิทยาการ (Renaissance) และยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม จนถึงปัจจุบัน การพัฒนาทางเทคโนโลยี (Technology) ยังคงเจริญรุดหน้าเรื่อยมา การพัฒนาของสังคมอย่างรวดเร็วทำให้การติดต่อคมนาคมมีความจำเป็น และสิ่งหนึ่งที่สำคัญที่สุดในการติดต่อคมนาคม คือ รถยนต์ และยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลในรูปแบบอื่น

ในปี ค.ศ. 1769 นักประดิษฐ์ชาวฝรั่งเศสชื่อ นิโกลัส กูร์น (Nicolas cuynet) ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำ ซึ่งเป็นสิ่งประดิษฐ์แบบเครื่องจักรที่ทันสมัย ต่อมา ในปี ค.ศ. 1864 ได้มีการคิดค้นและประดิษฐ์รถยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยอาศัยถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงแทนไอน้ำ และต่อมา ในปี ค.ศ. 1885 ได้มีการปรับปรุง 1

1 สรวุฒิ พันัสชาว, "อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร", ปีการศึกษา 2522 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรมบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล 2522), หน้า 18

เป็นขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง จนถึงปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาทั้งรูปแบบและเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการขับเคลื่อน จนทำให้รถยนต์และยานพาหนะที่เดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกลอื่น ๆ สามารถแล่นไปได้ด้วยความเร็วสูง ก่อให้เกิดความเสียหาย และอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เมื่อปริมาณรถยนต์และยานพาหนะประเภทอื่นที่นำมาใช้บนถนนมีจำนวนมากขึ้น เป็นลำดับ ดังนั้น การจัดระเบียบการจราจร เพื่อให้การจราจรและถนนเป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ จึงมีความจำเป็น ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นใช้บังคับ เพื่อที่จะป้องกันทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้น จึงเหมือนกับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา ²

สำหรับประเทศไทยนั้น คำว่า "การจราจร" (Traffic) เริ่มใช้ครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทยเพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจากพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่นรถแท็กซี่ขนาดเล็กและยังมีการสร้างสะพานพุทธยอดฟ้าเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร - ธนบุรี ท้าให้มีพื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขึ้น มีผู้นิยมใช้รถมากกว่าเดิม จึงมี การร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศไทย มาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทยโดย พ.ต.อ. ชี ป็พอลเต็ต เป็นผู้ร่าง ³ เมื่อได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้ใช้บังคับเป็นกฎหมาย เมื่อ พ.ศ. 2477 จากนั้นมา คำว่า "จราจร" ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปสู่ประชาชน และต่อมา ก็มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง ส่วน รถที่เข้ามาในประเทศไทยรุ่นแรก คือ รถลาก

² เรื่องเดียวกัน , หน้า 18

³ สราวุฒิ พันสีขาว , "อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร" , วารสารอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม, ปีที่ 1 เล่มที่ 1 (พ.ศ.2524), หน้า 2

ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อปี พ.ศ. 2414 โดยผู้ที้นำเข้ามา คือ พระยาโชฎิกกราช เศรษฐีข้าราชการ กรมท่าซ้าย ภายหลัง จึงได้มี พระราชบัญญัติรถลาก ปี พ.ศ. 2444 ใช้บังคับ สำหรับรถยนต์นั้น เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เป็นผู้สั่งเข้ามาเป็นคันแรก ซึ่งทำให้มีพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ. 2448 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2448 ออกมาใช้บังคับ⁴ สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับ ก็ด้วยเหตุผล เพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว และเกิดความปลอดภัย แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน กฎหมายเหล่านี้ ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยมา เป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุด ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. 2522 โดย ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 , พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จนกระทั่งครั้งล่าสุด ในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 29 มี.ค. 2535 ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการ ไม่เหมาะสม กับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมให้ เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร⁵ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 19 ก.พ. 2535 เหตุผล เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ

⁴ สรรวัญณี พันสีขาว, การจราจร; ปัญหาและการแก้ไข, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์วิวัฒนาการพิมพ์, 2525) , หน้า 2

⁵ ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 109 ตอนที่ 39 ลงวันที่ 6 เม.ย. 2535 หน้า 44 - 55

โดยเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถส่วนมากมักนิยมเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุ
 ที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสีย
 แก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นอันมาก สมควรมีบทบัญญัติ
 กำหนดความผิดและกำหนดโทษเกี่ยวกับการเสพยาเสพติดให้โทษ หรือ วัตถุที่ออกฤทธิ์
 ต่อจิตและประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ และให้อำนาจผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครอง
 หรือตำรวจ สั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ เป็นผู้ประจํารถ ที่มีเหตุอันควรเชื่อว่า
 เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิต
 และประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ รับการตรวจ หรือทดสอบถึงเหตุผลดังกล่าว ⁶

1.2 ประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร

แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ⁷ คือ

1.2.1 ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Traffic Offences) ได้แก่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรา ที่กฎหมายกำหนดไว้
 ขับรถผิดช่องทาง และขับรถในขณะที่มีเมา เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ ถือว่า
 เป็นความผิดประเภทร้ายแรง เพราะอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้

⁶ ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 109 ตอนที่ 14 ลงวันที่ 27 ก.พ. 2535
 , หน้า 16

⁷ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา , "ศาลจราจร", ในอนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพนายประสิทธิ์ ศรีนุก (กรุงเทพมหานคร, วัชรินทร์การพิมพ์ 2521), หน้า 96

1.2.2 ความผิดประเภทที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Non - moving Traffic Offences) ได้แก่ การจอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น ครอบคลุมแล้วความผิดประเภทนี้ ไม่มีความร้ายแรงเท่ากับประเภทแรก แต่ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น มีรถคันอื่นแล่นมาชนได้

1.3 ประเภทของผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจร

ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ใช้รถ กับผู้ใช้ถนน แต่ในบางกรณี แม้ว่าจะมิใช่ผู้ใช้รถใช้ถนน ก็อาจจะเป็นผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรได้เช่นกัน ตัวอย่าง เช่น เด็กชายพวงมาลัยตามสี่แยก 8 ผู้ที่สร้างบันไดตึกแถวยื่นล้ำไปบนทางเท้าของถนนหลวง เป็นต้น 9

สำหรับประเภทของผู้ใช้รถ อาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1.3.1 กลุ่มคอเชิ้ตสีขาว (White - Collar Group) เรียกว่า อาชญากรรมคอเชิ้ตขาว (White-Collar Crime) ซึ่ง ศาสตราจารย์ ซัทเธอร์แลนด์ (Prof. Edwin H. Sutherland) นักอาชญาวิทยา และทัณฑวิทยาผู้มีชื่อเสียงของสหรัฐอเมริกา ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า จะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ คือ เป็นอาชญากรรม , ได้กระทำโดยบุคคลที่มีฐานะน่าเชื่อถือ , ผู้กระทำผิดเป็นผู้มีฐานะสังคมชั้นสูง และกระทำผิดเมื่อมีโรโอกาส ผู้กระทำผิดกลุ่มนี้ มักจะเป็นผู้จับขังที่มีได้ มีอาชีพในการขับรถแต่ต้องขับรถ เพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ

8 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 110

9 คณิตพจนานุกรมที่ 1626/2479

1.3.2 กลุ่มคอเชิ้ตสีน้ำเงิน (Blue-Collar Group) ส่วนใหญ่จะเป็นผู้จับขังที่มีอาชีพในการขับรถ เช่น คนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง และคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น¹⁰

1.4 แนวความคิดเกี่ยวกับตัวผู้กระทำผิด

ความคิดในทางอาญา แบ่งได้เป็นประเภทใหญ่ ๆ 2 ประเภท¹¹ คือ

1.4.1 ความผิดประเภทเป็นความผิดในตัวเอง (Mala in se) เป็นความผิดที่ร้ายแรง ได้แก่ ฆ่าคนตาย ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ และลักทรัพย์ เป็นต้น

1.4.2 ความผิดประเภทที่เป็นกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด (Mala prohibita) เป็นความผิดเพราะมีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด ได้แก่ ความผิดต่อกฎหมายภาษีอากร ความผิดต่อพระราชบัญญัติการพนัน และความผิดต่อกฎหมายจราจร เป็นต้น ดังนั้น ความผิดต่อกฎหมายจราจรจึงไม่จำเป็นต้องมีเจตนาร้าย (Mens rea) เพียงแต่ ถ้าได้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย ก็มีความผิดแล้ว ในแนวความคิดทางสังคมสงเคราะห์ มองผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นว่าไม่ใช่อาชญากร เนื่องจากไม่มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดความผิดนั้นอย่างจงใจ

¹⁰ Hermann Mannheim, Comparative Criminology (Boston: Houghton Mifflin Co., 1956) p. 471

¹¹ จิตติ ดิงศภัทย์ , คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอนที่ 1, พิมพ์ครั้งที่ 6, สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา (กรุงเทพมหานคร:แสงทองการพิมพ์, 2521) , หน้า 14

1.5 ผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรหรือไม่

ความหมายของอาชญากรรม ตามทัศนะของนักนิติศาสตร์ เห็นว่า หมายถึง พฤติกรรมของมนุษย์ที่กระทำฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอาญา โดยไม่คำนึงถึงความร้ายแรงของการกระทำและความชั่วร้ายของผู้กระทำ ดังนั้น การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจรจึงเป็นอาชญากรรม และผู้กระทำผิดก็ถือว่าเป็นอาชญากร แต่ตามทัศนะของนักอาชญาวิทยา คำนึงถึงความร้ายแรงของการกระทำและความชั่วร้ายของผู้กระทำ¹² จึงถือว่าเป็นอาชญากรรมและไม่เป็นอาชญากร สาเหตุที่นักนิติศาสตร์ถือว่า การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรรม เพราะมีองค์ประกอบ คือ ได้มีการกระทำฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งจะต้องมีการดำเนินคดีจนถึงการลงโทษตามกฎหมาย ทัศนะของประชาชนในสังคม มีแนวโน้มไปในทางเห็นด้วยกับนักอาชญาวิทยา มากกว่านักนิติศาสตร์ เพราะความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ เป็นความผิดเล็กน้อย หรือที่เรียกว่า ละหุโทษ จากทัศนคติของสังคมดังกล่าว ทำให้แนวทางปฏิบัติ ไม่มีการบันทึกประวัติผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เหมือนกับคดีอาญาทั่ว ๆ ไป และ นอกจากนี้ ในต่างประเทศได้มีการยอมรับแนวความคิดดังกล่าว ตัวอย่าง เช่น ในรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ มิให้ถือว่าการกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรรม¹³

12 สุวิทย์ นิ่มน้อย, เดชา ศิริเจริญ และ อัยฉ่างค์ ปาณิกบุตร, กฎหมายอาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา (กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2520), หน้า 8 - 9

13 D.W.ELLIOTT and HARRY STREET, "Motoring offences and real crime." Road Accident, (Harmondsworth, Middlesex, England : penguin Books ltd, 1968) p. 144.

1.6 แนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษตามกฎหมายจราจร

1.6.1 โทษจำคุก ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงเป็นอันมาก ทั้งในด้านสถานที่ การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาลทั้งร่างกายและจิตใจ เพื่อจะให้ผู้ถูกคุมขังได้ปรับตัวเป็นคนดี จะต้องมีทั้งสถานที่ ที่เหมาะสมไม่แออัด มีเจ้าหน้าที่ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจและมีอุปนิสัยที่ดี

1.6.2 โทษปรับ เป็นโทษที่ใช้กันมาก เพราะการปรับผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐ จึงเป็นผลประโยชน์อย่างหนึ่งของรัฐ และถ้าไม่ปรับแต่ใช้วิธีการจำคุกแทน รัฐก็ต้องมีภาระในการเลี้ยงดูผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่ถูกจำคุกในระหว่างถูกจำคุกนั้น ผู้ต้องโทษก็จะขาดรายได้จากการประกอบอาชีพปกติ เมื่อออกจากเรือนจำแล้ว ก็ยากที่จะดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพเดิมได้ ทำให้ครอบครัวได้รับความลำบาก และถ้าใช้โทษจำคุกเพราะเผลอเกินไป เรือนจำต่าง ๆ ก็จะมีแออัดขัดเยียด สภาพความเป็นอยู่ภายในเรือนจำไม่ดี ทำให้การที่อบรมนิสัย จิตใจ และความประพฤติ นักโทษให้กลับเป็นคนดีทำได้ยากขึ้น ประการสำคัญที่สุด การลงโทษจำคุกทำให้เกิดผลสองประการแก่ผู้ถูกลงโทษ คือ ประการแรก ทำให้จิตใจถูกกระทบกระเทือนอย่างมาก เป็นประสบการณ์ที่จะติดตัวผู้นั้นไปจนตาย และยิ่งถ้าได้มีการติดต่อสมาคม หรือได้รับอิทธิพลอันเลวร้ายจากคนที่ต้องโทษอยู่ในเรือนจำด้วยกัน ก็อาจทำให้คนที่เพิ่งเคยพลาดเป็นครั้งแรกกลายเป็นคนมีจิตใจชั่วร้าย และกระทำผิดต่อไปได้ ประการที่สอง การต้องโทษจำคุก ทำให้สังคมนึงเกี่ยวเมื่อพ้นโทษออกมาแล้ว โดยมองว่าเป็น คนซึ่งถูกฉะนั้น ในคดีเล็ก ๆ น้อย ๆ โทษปรับจึงเป็นสิ่งที่มิมีประโยชน์แต่โทษปรับอาจมีข้อเสีย 14

14 ชาย เสวีกุล, อาชญาวิทยา และทัณฑวิทยา (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2517) หน้า 205 - 206

วางแผนที่ว่า การปรับไม่ช่วยยาให้ผู้กระทำผิดได้แก้ไขปรับปรุงตัวให้ดีขึ้น เพราะ ไม่ได้รับ การแก้ไขในด้านความประพฤติ หรือจิตใจแต่อย่างใดเลย เมื่อเสียค่าปรับแล้วก็เป็น อันเสร็จสิ้นไป และอาจไปกระทำผิดซ้ำใหม่ที่ร้ายแรงกว่าเก่าอีกก็ได้ นอกจากนั้น การ ปรับนี้ สำหรับคนที่ร่ำรวย ถ้าถูกปรับสัก 500 บาท ก็จะไม่รู้สึกอะไร แต่สำหรับ คนที่ยากจนแล้วจะมีผลกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจมากทีเดียว ถ้าไม่มีเงินเสียค่าปรับ ก็จะต้องถูกกักขังแทน ซึ่งเป็นผลที่เลื่อมล้ำกันมาก

เนื่องจากความผิดต่อกฎหมายจราจร หรือ ที่เรียกว่าคดีจราจรนั้น มีลักษณะพิเศษบางประการคือ ผู้กระทำผิดมิได้เป็นอาชญากร ตามทัศนคติของสังคม และเห็นว่า เป็นความผิดเล็กน้อย ดังนั้นในทางปฏิบัติ ส่วนใหญ่จะลงโทษเพียงปรับ เท่านั้น เพราะ โทษจำคุกในระยะสั้น ไม่มีประโยชน์กับตัวผู้กระทำผิดและสังคม ดังนั้น โทษปรับจึงเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุด

1.6.3 โทษริตรอนสิทธิในการใช้รถ ที่นำมาใช้ลงโทษผู้กระทำผิดคือ การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การลงโทษโดยวิธีนี้ เป็นการทำให้ไม่มีการใช้รถในระหว่าง ที่ถูกลงโทษช่วยให้สังคม ปลอดภัยจากอันตราย ที่จะเกิดจากการขับขี่รถของผู้ที่ถูกลงโทษ จึงมีผลดีต่อสังคม นอก เหนือจากผลในด้านปราบปราม มิให้ผู้นั้นกล้ากระทำผิดซ้ำอีก เพราะ มีผลเป็นการ ริตรอนสิทธิและเสรีภาพการใช้รถ คือ ผู้ที่ถูกลงโทษจะขาดความสะดวกในการใช้รถ เพราะต้องคอยหลบเจ้าหน้าที่ ในกรณีฝ่าฝืนขับรถในระหว่างที่ถูกลงโทษ และการถูกลงโทษโดยวิธีนี้อาจถึงกับขาดประโยชน์ในการประกอบอาชีพอีกด้วย ดังนั้น การนำวิธี การลงโทษ ตามที่กล่าวมาแล้วมาใช้กับผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจร จึงช่วยเสริมให้ กฎหมายจราจร มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.7 ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดต่อกฎหมายจราจร

เกือบ ทุกประเทศ ต่างก็ตระหนักถึงปัญหาของการดื่มสุรา ที่มีต่ออุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน เพราะสถิติจากการศึกษา และรายงานอื่น ๆ ทำให้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงขึ้น อัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนก็มากขึ้น ประเทศต่าง ๆ ได้หาทางลดอุบัติเหตุ โดยออกกฎหมายเอาผิดต่อผู้ที่ขับขีรถในขณะที่ ร่างกายอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ แต่เดิมบางประเทศตรวจวินิจฉัย โดยอาศัยอาการของผู้ถูกตรวจเป็นเครื่องบ่งชี้ ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ถือความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์วินิจฉัย ทั้งนี้เพราะอาการและการแสดงของผู้ที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ แต่ละคนไม่เหมือนกัน การวินิจฉัยโดยอาศัยอาการแต่เพียงอย่างเดียว จึงอาจผิดพลาด และถูกโต้แย้งได้ง่าย ในประเทศที่มีการพิจารณาคดีตามระบบกล่าวหา (Accusatorial System) ในกลุ่มประเทศที่ยึดถือ Common Law เช่น อังกฤษ การพิสูจน์โดยปราศจากความสงสัย เพื่อให้คณะลูกขุน เห็นว่า ผู้หนึ่งผู้ใดอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ โดยอาศัยแต่อาการที่ตรวจพบแต่เพียงอย่างเดียวกระทำใด้ยาก หมายความที่มีความชำนาญอาจช่วยลูกความของตนที่กระทำผิดจริง หนีพ้นจากการถูกลงโทษได้เสมอ ก่อนที่กฎหมายอังกฤษจะยอมรับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด เป็นเกณฑ์วินิจฉัยห้ามการขับขีรถ ได้มีบันทึกว่า ผู้ที่ขับขีรถจำนวนหนึ่งในสามที่พ้นจากการลงโทษ มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดประมาณ 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และ เกินครึ่งของจำนวนนี้ ตรวจพบความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่าง 150 - 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งโดยปกติแล้ว จะทำให้บุคคลธรรมดาเมา และ ควบคุมตนเองไม่ค่อยได้ 15

15 มานิตย์ เจริญสุวรรณ , แอลกอฮอล์ , ภาควิชานิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล , หน้า 63

สำหรับ ประเทศที่พิจารณาดีตามระบบสอบสวน (Inquisitorial System) เช่นประเทศในกลุ่มภาคพื้นยุโรป ส่วนใหญ่ ยอมรับการกำหนดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์ตัดสินว่า ผู้ที่ถูกตรวจอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือไม่ แต่ในระยะแรกประเทศต่าง ๆ กำหนดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดที่ห้ามขับขีรถไม่เท่ากัน เช่น ประเทศเดนมาร์ค กำหนด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ประเทศเยอรมัน กำหนด 130 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และ เบลเยียม กำหนด 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นต้น ต่อมา ผลจากการสู่มตัวอย่าง ของตำรวจจราจรใน ประเทศเดนมาร์ค พบว่า ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด ที่ทำให้คนเดนมาร์ค จำนวน 45 เปอร์เซ็นต์ มีอาการเมามีค่าเท่ากับ 50 - 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในประเทศเยอรมัน พบว่า ระดับที่ทำให้คนเรามีค่าเท่ากับ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และเช่นกันในประเทศเบลเยียม พบว่า ส่วนมาก ของผู้ที่มีอาการเมามีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่าผิดกฎหมาย นั้น ในปี ค.ศ. 1967 ที่ประชุมเกี่ยวกับการขนส่งของยุโรปได้เสนอค่าสูงสุดของความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด ที่กฎหมายยินยอมให้ผู้ขับขีรถมีได้ โดยยังไม่มีความคิด คือ ไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ประเทศสมาชิกต่าง ๆ ขององค์การได้ถือตามโดยกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกัน ได้แก่ อังกฤษ , ฝรั่งเศส , ฮอลแลนด์ , เยอรมันตะวันตก , เป็นต้น การออกกฎหมายควบคุมผู้ดื่มสุราแล้วขับขีรถนั้น เพิ่งจะเริ่มบังคับใช้กันจริงจัง เมื่อประมาณ 26 ปีที่ผ่านมา เพราะอาการเมานั้น มีค่าจำกัดความไม่แน่นอน และ วิธีวัดความเมานั้นก็ยุ่งยากซับซ้อน ต้องเจาะเลือดไปวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ ทำให้มีการคิดวิธีวัดแอลกอฮอล์ในเลือดใหม่ โดยวัดจากลมหายใจดังกล่าวมาแล้ว 16

2. คำนิยาม และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับตามกฎหมายจราจร
ของประเทศไทยในปัจจุบัน

2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2535

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) " การจราจร " หมายความว่า การใช้ทางของ
ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือใส่ล้อเลื่อนสัตว์

(2) " ทาง " หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ
ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด
ทางรั้ง สะพาน และทางที่ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจร
ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(15) " รถ " หมายความว่า ยานพาหนะทางบก
ทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(16) " รถยนต์ " หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อ
และเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(17) " รถจักรยานยนต์ " หมายความว่า รถที่เดิน
ด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพวงข้าง
มีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(18) " รถจักรยาน " หมายความว่า รถที่เดินด้วย
กำลังของผู้ขับขี่ที่มีไว้เป็นการลากเข็น

(28) " ผู้ขับขี่ " หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำ
เครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

(32) " ใบอนุญาตขับขี่ " หมายความว่า ใบอนุญาต
 ขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วย
 รถจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่อง
 อุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(36) " อธิบดี " หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ

(37) " เจ้าพนักงานจราจร " หมายความว่าข้าราชการ
 ตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(38) " พนักงานเจ้าหน้าที่ " หมายความว่า ตำรวจ
 ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(40) " ผู้ตรวจการ " หมายความว่า ผู้ตรวจการตาม
 กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย
 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(9) " รถ " หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้
 ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และ
 หมายความว่ารวมตลอดถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

(10) " ผู้ตรวจการ " หมายความว่า ข้าราชการ
 สังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง

(12) " นายทะเบียน " หมายความว่า นายทะเบียน
 กลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(14) " อธิบดี " หมายความว่า อธิบดีกรม
 การขนส่งทางบก

มาตรา 92 ผู้ประจําารถ ได้แก่

- (1) ผู้จําารรถ
- (2) ผู้เก็บค่าโดยสาร
- (3) นายตรวจ
- (4) ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.3 อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับตามกฎหมายจราจร

การบังคับตามกฎหมาย (enforcement) หมายถึง การควบคุมบังคับเพื่อให้ผู้ซ้ทางปฏิบัติตามกฎหมายซึ่งเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายนั้น ๆ ซึ่งในที่นี้ จะขอกล่าวถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานทั้ง 3 ด้ยสังเขป ดังนี้

2.3.1 กรมตำรวจ

อำนาจหน้าที่โดยทั่วไป คือ การตรวจตราควบคุมและจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย เพื่อว่ากล่าวตักเตือน หรือสอบสวนเปรียบเทียบปรับ หรือส่งฟ้องศาลตามแต่กรณี นอกจากนี้ยังมีอำนาจหน้าที่ออกข้อกำหนด ประกาศ ข้อบังคับ และคำสั่ง ตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ เพื่ออำนวยความสะดวกและให้ความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ หน่วยงานของกรมตำรวจที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจร อาจจำแนกตามเขตพื้นที่รับผิดชอบได้เป็น 3 หน่วยงาน คือ

(1) พื้นที่ในส่วนกลาง หรือในเขตกรุงเทพมหานครหรือนครบาลนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งมีกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นหน่วยหลัก

(2) พื้นที่ในส่วนภูมิภาคหรือภูธร อยู่ในความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจภูธรในพื้นที่ ซึ่งมีสถานีตำรวจในพื้นที่ นั้น เป็นหน่วยหลัก

(3) พื้นที่ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ที่เป็นทางหลวง อยู่ในความรับผิดชอบ ของกองบัญชาการสอบสวนกลาง ซึ่ง มีกองบังคับการตำรวจ ทางหลวงเป็น หน่วยหลัก

หน่วยงานที่กล่าวมาแล้วมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกัน เฉพาะ ในเขต อำนวยการรับผิดชอบของตน ซึ่งจะรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร มายังศูนย์ข้อมูล ข้อเสนอเทศ สำนักแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ

2.3.2 กรมการขนส่งทางบก

มีอำนาจหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ ผู้ตรวจการมีอำนาจจะเรียกรถให้หยุด เพื่อทำการตรวจสอบ และ เมื่อเชื่อว่า มีการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว เกิดขึ้น ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืน เพื่อส่งให้ตำรวจดำเนินคดีต่อไป หรือเปรียบเทียบปรับเองก็ได้ ส่วนพนักงานตรวจสภาพ มีหน้าที่ตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพรถที่นำมาใช้ในการขนส่ง นอกจากนี้ นายทะเบียนยังมีอำนาจ ยึดใบอนุญาตสำหรับผู้ประจํารถ หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้น เสียก็ได้

2.3.3 กรมทางหลวง

มีอำนาจหน้าที่ในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายบนทางหลวง มอบให้ ตำรวจทางหลวงไปดำเนินการ ส่วนการออกกฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ก็ยังคงมีอำนาจหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวงเช่นกัน



3. ความรับผิดชอบทางอาญาในปัจจุบัน กรณีความผิดเกิดจากการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นของผู้ขับขี่รถในประเทศไทย

ปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีบทบัญญัติของกฎหมาย ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับขี่รถ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่ง ในการศึกษา^๕ ผู้เขียนเห็นว่า เป็นกฎหมายหลัก และในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่ง ถือได้ว่า เป็นกฎหมายรอง ครอบคลุมห้ามผู้ขับขี่ที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นขับขี่รถ เหมือนกัน แต่เจตนารมณ์ในการบังคับใช้กฎหมายต่างกัน พระราชบัญญัติจราจรทางบก ใช้บังคับกับผู้ขับขี่ทั่วไป ส่วน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก นั้น ใช้บังคับเฉพาะผู้ประกอบการ อันหมายความว่า ผู้ขับขี่ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เท่านั้น ดังมีหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบและองค์ประกอบความผิด ดังนี้ คือ

3.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

มาตรา 43 17 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1)

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3)

17 ดูพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43

องค์ประกอบความผิด

3.1.1 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

3.1.2 ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

3.1.3 โดยเจตนา

3.1.1 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ ความหมายของผู้ขับขี่ นั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (28) หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะสำหรับรถ นั้น ตามพระราชบัญญัตินี้ มาตรา 4 (15) หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ส่วนการขับรถ คันคว่ำแล้วไม่พบคานียาม ความหมายแต่ประการใด ผู้เขียนจึงเห็นว่า น่าจะหมายถึง การนำยานพาหนะทางบกนั้น ๆ เคลื่อนที่ไปไม่ว่าจะเป็นยานพาหนะที่เดินได้ด้วยพลังงานใด ๆ ก็ตาม

3.1.2 ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ก่อนอื่น ผู้เขียนขออธิบายถึงความหมายของคำว่า สุรา หรือ ของเมาอย่างอื่น ดังนี้ คือ

ลักษณะทั่วไปของสุรา " สุรา " ตามความหมายในพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ให้ความหมายรวมถึงวัตถุทั้งหลายหรือของผสมที่มีแอลกอฮอล์ ซึ่งสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา หรือซึ่งดื่มกินไม่ได้ แต่เมื่อผสมกับน้ำหรือ ของเหลวอย่างอื่นแล้ว สามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา ต้องถือเป็นสุราทั้งนั้น

จากคำจำกัดความตามพระราชบัญญัติสุรานี้ อาจตีความหมายของสุราได้ว่า จะต้องมีหลักเกณฑ์อันเป็นองค์ประกอบสำคัญของสุราอย่างน้อย 2 ประการ คือ

(1) หมายถึง ลักษณะ คือวัตถุที่เป็นสุรานั้นต้องเป็นของเหลว จึงจะดื่มกินได้ ถ้าเป็นของแข็งต้องเคี้ยว ขบ หรือแทะกิน ย่อมไม่นับเป็นสุรา

(2) หมายถึง ความรู้สึกต่อการดื่มกินนั้น คือ สุราต้องมีแอลกอฮอล์เจือปน ดื่มแล้วจะต้องมีอาการมึนเมาด้วย ปริมาณแอลกอฮอล์นี้ต้องมีไม่น้อยเกินไป แต่จะน้อยเพียงใดนั้นมิได้กำหนดไว้แน่นอน อย่างไรก็ตามถ้ามีน้อยมากจนดื่มกินแล้วไม่เกิดอาการมึนเมาก็ไม่จัดเป็นสุรา แต่ปริมาณแอลกอฮอล์มีมากไม่จำกัดแม้เติมน้ำหรือของเหลวอื่นใดลงไป ย่อมดื่มกินและเกิดอาการมึนเมาได้เช่นเดียวกับสุราก็จัดเป็นสุรา ฉะนั้น คำว่าแอลกอฮอล์ในสุรา ตามพระราชบัญญัตินี้ ย่อมหมายถึงแอลกอฮอล์ที่ใช้ทำสุราเท่านั้น และรวมทั้งสุราแช่ สุรากลั่น และเชื้อสุราด้วย

สุราแช่ คือ สุราที่มีได้กลั่น เช่น เมรัย กะแช่ เบียร์ และรวมถึงสุราแช่ที่ผสมกับสุรากลั่นแล้ว แต่มีแรงแอลกอฮอล์ไม่เกินสิบห้าดีกรีด้วย

สุรากลั่น คือ สุราที่กลั่นแล้ว เช่น วิสกี้ บรัันดี และรวมถึงสุรากลั่นที่ผสมกับสุราแช่และมีแอลกอฮอล์ เกินกว่าสิบห้าดีกรีขึ้นไป

เชื้อสุรา คือ แฉ่งเชื้อสุรา แฉ่งข้าวหมัก หรือ เชื้อใด ๆ ซึ่งหมักกับวัตถุดิบหรือของเหลวอื่นแล้วเกิดแอลกอฮอล์ ใช้ทำสุราได้ 18

การกำหนดเวลาขาย ตามพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 มาตรา 10 บัญญัติว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภท 3 หรือประเภท 4 จะขายได้แต่เฉพาะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวงฉบับที่ 36 พ.ศ. 2504 คือ ตั้งแต่ 11.00 - 14.00 น. และ 17.00 - 02.00 น. ของวันถัดไป

18 พงศ์กรณ์ ชูเวช, การพิสูจน์หลักฐาน, (สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, พิมพ์ครั้งที่ 2 กุมภาพันธ์ 2531), หน้า 119

ของเมอย่างอื่น ตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่ได้ให้ความหมายไว้แต่อย่างใด จึงเป็นปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปอีกว่า ยากล่อมประสาทประเภทแอมเฟตามีนหรือยาบ้า เป็นของเมอย่างอื่นด้วย หรือไม่นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 4) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ยาแอมเฟตามีนหรือยาบ้า จัดเป็นวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในประเภท 2 ตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 51 (พ.ศ.2521) เรื่องระบุชื่อและจัดแบ่งประเภทวัตถุออกฤทธิ์ตามความในพระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518 มีคุณสมบัติเป็นยากระตุ้นประสาท โดยมีผลเพิ่มการทำงานของระบบประสาท ซึ่ง เมื่อเสพแล้วจะออกฤทธิ์เป็นระยะเวลาประมาณ 3 - 6 ชั่วโมง แต่ไม่มีผลทำให้เกิดอาการมึนเมา ดังนั้น แอมเฟตามีนจึงมิใช่ของเม ตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และมิใช่ของมึนเมา ตามมาตรา 102 (3) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ¹⁹ และ เมื่อพิจารณาตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถานแล้ว ให้ความหมาย แต่คำว่า " สุรา " หมายถึง น้ำเมาที่กลั่น 20 ผู้เขียนมีความเห็นว่ายอมรับความหมายคำว่า สุรา น่าจะหมายถึง สุราที่กลั่นแล้ว เช่น วิสกี้ บรั่นดี ส่วนของเมอย่างอื่น นั้น น่าจะหมายถึง สุราแช่ เช่น เมรัย กะแช่ เปียร์ รวมถึง เชื้อสุรา ตามพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2493 ดังกล่าวมาแล้วนั่นเอง

19 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด , เอกสารประกอบการฝึกอบรม เรื่อง แอมเฟตามีน, (พฤษภาคม 2534), หน้า 31

20 ดู พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน

คำว่า " เมาสูรา " ไม่มีนิยามไว้ในกฎหมายเป็นพิเศษ และแนวคำพิพากษาศาลที่วินิจฉัยว่า เมาสูรา นั้น มีแต่ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาที่เกี่ยวกับชีวิตร่างกาย ซึ่งข้อเท็จจริงในคำพิพากษาของศาลกล่าวแต่เพียงว่า จำเลยเมาสูรา ไม่มีแนวคำวินิจฉัยว่าอย่างไรถือว่าเมาสูรา

ศาสตราจารย์ นายแพทย์ วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ มีความเห็นว่า เมื่อไม่พบแนววินิจฉัยของคำพิพากษาศาลฎีกา ในคำว่า " เมาสูรา " ศาลน่าจะพิจารณา วินิจฉัยโดยอาศัยความรู้สึกลึกซึ้งนึกคิดของคนธรรมดา จากอาการที่บุคคลนั้นแสดงออกมา ซึ่งคนทั่วไปพอจะทราบจากการเห็นคนเมาได้เสมอ 21

ปัจจุบัน เมื่อตรวจพบว่าผู้ขับขี่รถเมาสูราแล้ว เกิดอุบัติเหตุรถชนกัน หรือรถชนคนก็ตาม มักจะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงยิ่งระหว่างฝ่ายผู้เสียหายกับผู้ต้องหา เพราะผู้ต้องหาเกือบทุกรายไม่มีทางยอมรับว่าตนเองเมาสูรา จนกว่าจะพิสูจน์ให้เห็นชัดเจน ทำให้พนักงานสอบสวน มักหลีกเลี่ยงการแจ้งข้อกล่าวหาว่า ผู้ต้องหาเมาสูราแล้วขับรถ เนื่องจากทางปฏิบัติกฎหมายให้อ่านาใจไว้ แต่ไม่ระบุวิธีทดสอบและขั้นตอนการปฏิบัติไว้ หากจะเจาะ เลือดผู้ต้องหาไปตรวจก็กลัวจะถูกฟ้องว่าทำร้ายร่างกายได้ หรือ จะถือระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ทำคเป็นเกณฑ์พิสูจน์ว่าผู้ต้องหาเมาสูรา ดังนั้น พนักงานสอบสวนจึงดำเนินคดีในความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ถ้ากรณี มีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือตายก็เป็นการกระทำโดยประมาท ตาม

21 วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์, นิติเวชศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 3, (รุ่งศิลป์การพิมพ์ กรุงเทพมหานคร ธันวาคม 2526) หน้า 276

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 หรือ มาตรา 390 หรือ มาตรา 291 แล้ว แต่กรณี 22 จึงเห็นได้ว่า ควรจะต้องมีการกำหนดค่าให้แน่ชัดในเรื่องของความเมา ซึ่งทางที่ดีที่สุดและปฏิบัติกันทั่วไปในต่างประเทศ จะใช้วิธีระบุค่าระดับสูงสุดของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่ยอมให้มีได้ในขณะทำการขับขี่ แทนค่าที่ใช้ว่า " เมาสุรา "

กองพิสูจน์หลักฐาน , สถาบันนิติเวชวิทยา และ สำนักงานแพทย์ใหญ่ กรมตำรวจ มีความเห็นว่า เพื่อตัดปัญหาในเรื่องนี้ ควรจะกำหนดค่าจำกัดความของคำว่า " เมาสุรา " ให้เข้าใจได้ว่า หมายถึง การมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่เกินระดับสูงสุด ที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเห็นพ้องต้องกันเลือกค่าระดับ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นเกณฑ์ระดับแอลกอฮอล์สูงสุดในเลือดผู้ขับขี่ที่ให้มีได้ในขณะขับขี่โดยไม่คิดกฎหมาย ด้วยเหตุผลที่ว่า เป็นระดับที่เลยระยะที่ภาวะประสาท เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุมี 10 เปอร์เซ็นต์ หากใช้เป็นเกณฑ์ก็จะลดอุบัติเหตุลงได้ 84 เปอร์เซ็นต์ และต่างประเทศส่วนใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา และอังกฤษ ยอมรับเกณฑ์นี้ รวมทั้งความคิดเห็นของคนไทยส่วนใหญ่ด้วย 23

อนึ่ง การเมาของเมออย่างอื่น นั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรจะกำหนดค่าจำกัดความของคำว่า " เมาของเมออย่างอื่น " ไว้เช่นกัน โดยให้หมายถึง การมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่เกินระดับสูงสุดที่กำหนดในกฎกระทรวง เท่ากันกับเมาสุรา

22 สัมภาษณ์ พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองเชียงใหม่ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ประสงค์ให้ระบุชื่อ สกุล เมื่อวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2536

23 กรมตำรวจ, "เอกสารประกอบการพิจารณาร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลัก เกณฑ์และวิธีการทดสอบผู้ขับขี่ที่ขับรถขณะ เมาสุราหรือของเมออย่างอื่น"

3.1.3 โดยเจตนา ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดชอบทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา ซึ่งได้แก่การกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือ ย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น²⁴ การกระทำความคิดนี้ ผู้กระทำต้องสมัครใจเต็มสุราหรือของเมาอย่างอื่นเองโดยรู้อยู่แล้วว่าจะทำให้ตนเองเมา ความเมา ไม่ใช่เกิดจากสุราเพียงอย่างเดียว แต่รวมทั้งของเมาอย่างอื่น ซึ่งผู้ดื่มทราบ หรือน่าจะทราบว่า ถ้าดื่มเข้าไปแล้วอาจมีเมา เมาหรือไม่เมาเป็นผลจากการดื่ม ไม่ต้องประสงค์ต่อผลหรืออาจเล็งเห็นผล²⁵

ความมีเมามาทำให้บุคคลขาดสติ ขาดความยับยั้งบังคับตนเอง ไม่สามารถรู้ผิดชอบไปชั่วขณะหนึ่ง ถ้าหากบุคคลที่มีเมากะทำการที่เป็นความผิดในขณะนั้น ก็เป็นการกระทำในขณะที่ไม่สามารถรู้ผิดชอบเต็มที่ ซึ่งย่อมจะมีผลถึงการพิจารณาเจตนาในการกระทำนั้น แต่จะยกเป็นข้อแก้ตัวให้ ไม่ต้องได้รับโทษเพียงใด นั้น กฎหมายของประเทศต่าง ๆ และนักนิติศาสตร์ ส่วนใหญ่ เห็นว่า ความมีเมารโดยไม่สมัครใจย่อมที่จะยกเป็นข้อแก้ตัวได้ คือ ความมีเมาก็เกิดขึ้นเพราะผู้เสพยาไม่รู้ว่าสิ่งนั้นจะทำให้มีเมมา ประการหนึ่ง และถูกขโมยใจให้เสพยา อีกประการหนึ่ง การที่ผู้เสพยาไม่รู้ว่าสิ่งที่เสพยาจะทำให้มีเมมา อาจเป็นเพราะความสำคัญผิดในคุณภาพ และลักษณะสิ่งที่เสพยาไม่รู้ว่าสิ่งนั้น จะทำให้เกิดผลแก่ร่างกายอย่างใด ไม่ว่าจะเกิดความสำคัญผิด เพราะคนอื่นทำให้หลงหรือเกิดขึ้นโดยผู้เสพยาสำคัญผิดไปเอง เช่น มีผู้แอบเอาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ใส่ลงในเครื่องดื่มประเภทต่าง ๆ โดยผู้ดื่มไม่ทราบ เมื่อดื่มเข้าไปแล้ว

24 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59

25 พิพัฒน์ จักรางกูร , คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 3 ลหุโทษ , สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา , (กรุงเทพมหานคร:กรุงสยามการพิมพ์ 2526) หน้า 32

ท้าวหมีนเมาขึ้นได้ แต่ถ้าเป็นการที่ ผู้เสพยาสำคัญคิดในความสามารถของตน เช่นรู้ว่า เป็นสุราหรือของเมาอย่างอื่น แต่เชื่อว่า ตนสามารถดื่มได้ในปริมาณหนึ่ง โดยไม่เมา ครั้นดื่มเข้าไปแล้วกลับมีนเมา และกระทำผิดขึ้น เช่นนี้ไม่เป็นข้อแก้ตัว การที่เคยได้ รับบาดเจ็บที่ศีรษะหรือสมองมาก่อน หรือมีความพิการอย่างอื่นแล้วท้าวหมีนเมาสุรา ง่ายกว่าคนอื่น ๆ ไม่เป็นข้อแก้ตัว เพราะ รู้ความอ่อนแอของตนเองอยู่แล้ว ควรจะ ต้องระวังยิ่งขึ้น การดื่มสุราตามที่แพทย์สั่งเป็นข้อแก้ตัวได้ แต่ การดื่มสุราเพื่อระงับ อาการเจ็บปวดโดยไม่ปรึกษาแนะนำของแพทย์ เช่น ดื่มแก้ปวดฟันแล้วเมาไม่เป็นข้อแก้ตัว

การถูกขืนใจให้เสพยา หมายความว่า รู้ว่า สิ่งที่เสพยนั้นเป็นของมีนเมา ไม่ได้มีใจจะเสพยา แต่จำต้องเสพยา เช่น ถูกบังคับให้ดื่มโดยสิ้นใจ ถ้าหากเป็นเพียง ถูกขอร้องจะยั้งจะยอมเสียไม่ได้จึงดื่ม ไม่ได้ถือเป็นการถูกขืนใจให้เสพยา²⁶ ความมีนเมาที่ ยกขึ้นเป็นข้อแก้ตัวได้นี้ ถ้าหากมีนเมาถึงขนาด ที่ไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถ บังคับตนเองได้ ผู้กระทำผิดก็ได้รับยกเว้นโทษ แต่ถ้ามีนเมายังไม่ถึงขนาด ก็ยัง สามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ก็จะได้รับลดโทษ ให้น้อยลง ซึ่งศาลจะลดโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น เพียงใดก็ได้ ตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 66²⁷

ความรับผิดชอบทางอาญาจะครบองค์ประกอบความผิด ต่อเมื่อ ผู้จับขี้เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นแล้ว นารอดหรือยานพาหนะ เคลื่อนที่จากจุดเดิมที่จอดอยู่แม้เพียง เล็กน้อย โดยเจตนา เนื่องจากเป็นกฎหมายจราจรเกี่ยวกับการจับเคลื่อนยานพาหนะ

²⁶ รอกเมน ภัทรภิรมย์ , " การกระทำผิดขณะมีนเมา " บทบัญญัติ เล่มที่ 28 ตอน 3 พฤษภาคม 2514 หน้า 627 - 628

²⁷ ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 66

สำหรับ มาตรการลงโทษทางอาญา นั้น มีทั้งโทษจำคุก หรือปรับ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ตลอดจนโทษริตรอนสิทธิในการใช้รถ ที่นำมาใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดที่จับกุม รัณในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ดังนี้ คือ

1) มาตรา 160 วรรคสาม²⁸ ผู้ใดฝ่าฝืน หรือ ไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพัน บาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งถือได้ว่าเป็นบทลงโทษหลัก

2) มาตรา 161²⁹ ในกรณีผู้จับผู้ใด ได้กระทำความผิดตาม พระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการ ตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือ ผู้ซึ่ง ได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรง ตำแหน่งดังกล่าว มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน โดยอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน การดำเนินการบันทึก คะแนน อบรม ทดสอบผู้กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่ อธิบดีกรมตำรวจกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ผู้ขับขี่ที่ถูกลงโทษดังกล่าว มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อ อธิบดีกรมตำรวจได้ภายใน สิบวัน นับแต่ ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งถือได้ว่าเป็นบทลงโทษรองลงมา จากโทษตามมาตรา 160 วรรคสามดังกล่าวข้างต้น

28 ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160

29 ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161

3) มาตรา 162 30 ในคดีที่ผู้จับต้องคาพิพากษาถึงที่สุด ว่าได้กระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้น ขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้ ซึ่งถือได้ว่าเป็นบทลงโทษรองลงมาเช่นกัน

ผู้เขียนเห็นว่า มาตราการลงโทษที่กล่าวมาแล้วมีความเหมาะสมดีแล้ว แต่ในทางปฏิบัติ หากมีการลงโทษผู้กระทำผิด เนื่องจากมีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน ศาลอาจจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลง หรือจะยกโทษจำคุกเสีย คงให้ปรับแต่อย่างเดียวกันก็ได้ หรือ ศาลอาจรอกกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 55 หรือ 56 31 ตลอดจนการสั่งยึดรวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยผู้มีอำนาจ หรือ ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นั้น ไม่ได้มีการปฏิบัติกันอย่างจริงจัง เท่าที่ควร เป็นเหตุให้เจตนารมณ์ของกฎหมายในอันที่จะป้องปรามผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่ได้ผลและขาดประสิทธิภาพในการป้องปรามไปมาก

30 ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 162

31 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 55 และ 56



3.2 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

มาตรา 102³² ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่
เป็นผู้ประจํารถต้อง

- (1)
- (2)
- (3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (4)

องค์ประกอบความผิด

3.2.1 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ เป็นผู้
ประจํารถต้อง

3.2.2 ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

3.3.3 ุคยเจตนา

3.2.1 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ เป็นผู้ประจํารถ
ซึ่งความหมายตามพระราชบัญญัตินี้ หมายความว่าเฉพาะ มาตรา 92 , 93 และ
94³³ ที่บัญญัติว่า ผู้ประจํารถได้แก่ ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และ

32 ดู พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 102

33 ดู พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 92 , 93 และ 94

ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ต้องได้รับ ใบอนุญาตจากนายทะเบียน ใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถ มี 4 ประเภท คือ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ , ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร , ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ และ ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ ส่วน ความหมายของคำว่า ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ นั้น ไม่มี คำนียามไว้ ผู้เขียนเห็นว่า เจตนารมณ์ของกฎหมายแสดงให้เห็นว่า หมายถึง ช่วง เวลาที่ผู้ประจำรถดังกล่าว อยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ จะเป็นการปฏิบัติหน้าที่เป็นผลัด หรือเข้าเวร ตามช่วงเวลา ก็ตาม ไม่ว่าจะปฏิบัติหน้าที่บนรถ หรือ อยู่ระหว่าง พักรอขับเคลื่อนรถตามสถานีเริ่มต้น หรือสถานีปลายทาง อนึ่ง สำหรับ รถ ตาม พระราชบัญญัตินี้ มาตรา 4 (9)³⁴ หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการ ขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมาย ความรวมตลอดจนถึงรถฟ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

3.2.2 ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามพระราชบัญญัตินี้ เจตนารมณ์ของกฎหมายเคร่งครัดและเข้มงวดมาก โดยในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ห้ามไม่ให้ ผู้ประจำรถดังกล่าว เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ซึ่งความหมายของคำว่า เสพ หมายถึง การรับเข้าสู่ร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ผู้เขียนเห็นว่า เสพในที่นี้คือ การดื่ม นั้นเอง เพราะ สุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น นั้น ลักษณะอันเป็นองค์ประกอบสำคัญ ต้องเป็นของเหลว และมีปริมาณแอลกอฮอล์ ที่มีผลต่อ ความรู้สึกเมื่อดื่มเข้าสู่ร่างกายแล้ว

34 ดู พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9)

คำว่า " เมาสุรา " หรือ " เมาของเมาอย่างอื่น " ไม่มีคานียามาน พระราชบัญญัตินี้ หรือ แนวคำพิพากษาของศาลวางบรรทัดฐาน ไว้เช่นเดียวกับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ดังนั้น ควรจะต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนในเรื่องของความเมา ซึ่งน่าจะใช้วิธีระบุค่าระดับสูงสุดของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ประจํารถที่ เป็นผู้ขับรถ ว่าเท่าใด โดยกำหนดให้ เป็นมาตรฐานเดียวกันกับ พระราชบัญญัติจราจร ทางบก หรือ ระบุค่าไว้น้อยกว่า เนื่องจากผู้ประจํารถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบกนั้น ถือได้ว่า ต้องรับผิดชอบในชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ซึ่ง เห็นได้ว่า ต้องมีความรับผิดชอบสูงกว่าบุคคลปกติทั่วไป อนึ่ง ผู้เก็บ ค่าโดยสาร นายตรวจ หรือ ผู้บริการ จะใช้ระดับแอลกอฮอล์เท่ากันกับ ผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ประจํารถเหมือนกันหรือไม่อย่างไร กรมการขนส่งทางบก จึงควรศึกษาค้นคว้า หาข้อมูลในเรื่องนี้ให้แน่ชัด ต่อไป

3.2.3 โดยเจตนา การเสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น นั้น ต้อง กระทำโดยรู้สํานึกในการเสพ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59³⁵ ไม่ใช่อุก บังคับหรือถูกหลอกลวง เช่นเดียวกับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ดังที่กล่าวมา แล้วข้างต้น แต่เจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัตินี้ เกรงครัดกว่า ulyขณะปฏิบัติหน้าที่ ห้ามเด็ดขาดไม่ให้เสพหรือดื่มสุราหรือของเมาอย่างอื่น เลย หรือ แม้ว่า ก่อนปฏิบัติ หน้าที่จะเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่นได้ ถ้าขณะปฏิบัติหน้าที่ไม่เมาสุราหรือของเมา อย่างอื่นไม่เป็นการผิด ซึ่งการเมาหรือไม่เมาเป็นผลจากการเสพ ไม่ต้องประสงค้ ต่อผลหรืออาจเล็งเห็นผล ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ รู้ว่าผู้ประจํารถ นั้น เสพสุราก่อนมา ปฏิบัติหน้าที่จริง และสงสัยว่าเมาในขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถ ครอบง้อมประกอบ ความผิด ตามพระราชบัญญัตินี้ จะถือหลักเกณฑ์อย่างไร ว่าเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

35 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59

สำหรับมาตรการลงโทษทางอาญา บทลงโทษหลัก ตามพระราชบัญญัตินี้มีเพียงโทษปรับ เท่านั้น บทลงโทษรอง เป็นโทษริตรอนสิทธิในการใช้รถ และโทษจำคุก ตามลำดับ นอกจากนั้น ยังให้คำอธิบายว่าด้วยจรรยาบรรณ มาซึ่งบังคับโดยอนุโลม ดังนี้ คือ

1) มาตรา 127 ทวิ 36 ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ดังนั้น เห็นได้ว่า ถ้าผู้ประจำรถ เช่น ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือ ผู้บริการ เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ต้องโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าเป็นผู้ขับรถ ต้องโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นโทษสูงกว่า ไม่มีโทษจำคุก

2) มาตรา 109 และ 110 37 ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตาม บทบัญญัติทั้งหลายในหมวดนี้ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ นั้น และสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้น ไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสองชั่วโมง คำสั่งนั้น ให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถชั่วคราว ภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนั้น ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตนั้น ได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสียก็ได้ และ ผู้ประจำรถซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายในสิบห้าวัน นับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

36 ดู พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ

37 ดู พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522 มาตรา 109 , 110

3) มาตรา 111³⁸ กำหนดบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมาย ว่าด้วยการ จราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจมา ใช้บังคับโดยอนุโลม ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า หากผู้ขับรถเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ นอกจากจะต้องรับโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามพระราชบัญญัตินี้ แล้ว ถ้าขับรถโดยนารถเคลื่อนที่จากสถานีต้นทาง หรือปลาย ทางก็ถือได้ว่า เป็นความผิดกรณี ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) และ มาตรา 160 วรรคสาม ซึ่งเป็นบทลงโทษหลัก โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับ ตั้งแต่สองพันบาท ถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ด้วยเช่นกัน อันเป็นการ กระทำกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดลง โทษแก่ผู้กระทำความผิด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90³⁹

4) มาตรา 152⁴⁰ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ปฏิบัติหน้าที่ ในระหว่างที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา 109 หรือปฏิบัติ หน้าที่ในระหว่างถูกยึดใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่ถ้าผู้นั้นปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท ซึ่ง เห็นได้ว่า หาก ผู้ประจำรถ ผ่าฝืนมาปฏิบัติหน้าที่ ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอน ตลอดจนถูกยึด ใบอนุญาตแล้ว มีโทษสูงมาก อันเป็นการแสดงให้เห็น เจตนารมณ์ของกฎหมาย ที่จะ ป้องกัน ไม่ให้ผู้ขับรถฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายจราจรดังกล่าว

38 ดู พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 111

39 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90

40 ดู พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152

4. หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบความผิ ดอันเกิดจากการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
ของผู้ขับขี่รถในประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทย มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบ ความผิ ดอันเกิดจากการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นของผู้ขับขี่รถ ดังนี้ คือ

4.1 หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

มาตรา 142⁴¹ เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มี
อำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1)

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือ
ไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถ นั้น ๆ

ในกรณีที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานสอบสวน หรือพนักงาน
เจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืน มาตรา 43 (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือ
พนักงานสอบสวน หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่า
เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือไม่

การทดสอบตามวรรคสองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน
กฎกระทรวง

41 ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 142

เมื่อพิจารณามาตราดังกล่าวข้างต้น สามารถแยกองค์ประกอบสำคัญได้ ดังนี้

4.1.1 เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจดำเนินการตามกฎหมาย

กฎหมายให้อำนาจข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร และ ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร เท่านั้น มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เมื่อเห็นว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลในรถนั้น ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ในกรณีที่ นายตำรวจสัญญาบัตร ซึ่งเป็นเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานหรือพนักงานสอบสวน หรือเจ้าหน้าที่ดังกล่าว เห็นว่า ผู้ขับขี่ได้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ว่า มีอาการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือไม่ ผู้เขียนเห็นว่า ถ้าตีความตามคานียาม และตามตัวบทกฎหมายนี้ จะทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เป็นไปโดยไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะผู้มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ มีเพียงเจ้าพนักงานจราจร หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ แม้แต่พนักงานสอบสวนยังไม่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ดังนั้น ข้าราชการตำรวจอื่นซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านอื่น ๆ จะสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถไม่ได้เลย แม้เห็นว่า ผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยเฉพาะชนบทห่างไกล ในต่างจังหวัด ซึ่ง ไม่มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ จะดำเนินการตามกฎหมายนี้ไม่ได้เลย ทั้งนี้ แม้ว่าตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(16)⁴² บัญญัติวางอำนาจและหน้าที่ไว้โดยชัดเจนว่าตำรวจ คือ เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน และในมาตรา 17⁴³ ได้บัญญัติว่า

42 ดู ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (16)

43 ดู ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 17

ตำรวจมีอำนาจการสืบสวนคดีอาญาได้ ซึ่งหมายถึง การแสวงหาข้อเท็จจริง และหลักฐานตามอำนาจหน้าที่ โดยไม่มีขอบเขตอำนาจอย่างการสอบสวน รวมทั้ง ไม่มีวิธีการหรือวิธีปฏิบัติอย่างการสอบสวน เจ้าหน้าที่ตำรวจมีหน้าที่ สืบสวนตลอดทั่วราชอาณาจักร แต่กรณีกับผู้จับขังเมาสุรานั้น เป็นกฎหมายเฉพาะเรื่อง ไม่ใช่ เป็นเรื่องให้อำนาจตำรวจทั่วไป แต่อำนาจในการสั่งให้ทดสอบว่าผู้จับขังนั้น เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ กฎหมายให้อำนาจ พนักงานจราจร หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน เท่านั้น

4.1.2 วิธีการทดสอบ

พระราชบัญญัตินี้ ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบ ว่าผู้จับขังเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ปรากฏว่าจนถึงปัจจุบันนี้ ยังไม่มีการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบแต่อย่างใด เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ จึงไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายได้ เพราะ เมื่อเห็นว่า ผู้จับขังเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นจะถืออะไรเป็นหลักเกณฑ์และวิธีทดสอบ หากผิดพลาด อาจถูกผู้เมาสุรานั้นฟ้องร้องเอาได้ ซึ่งเรื่องนี้ กรมตำรวจ ได้เสนอร่างกฎกระทรวงให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณา ขอให้เจ้าพนักงานจราจร มีสิทธิเรียกผู้จับขังรถมาตรวจความเมา โดยใช้ เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจ เห็นควรกำหนดค่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ตรวจได้ ไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ตามที่ สถาบันนิติเวชวิทยา กรมตำรวจ นักวิชาการ นักกฎหมาย ได้ร่วมกันหาข้อมูลและข้อสรุป โดยที่ กองพิสูจน์หลักฐาน , สถาบันนิติเวชวิทยา และ สำนักงานแพทย์ใหญ่ กรมตำรวจ ได้เสนอวิธีการทดสอบ 2 วิธี 44 ดังนี้ คือ

44 กรมตำรวจ , เอกสารประกอบการพิจารณาร่างกฎกระทรวง

1) วิธีตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจ โดยใช้เครื่อง Breath Analyzer หรือ Breathalyzer เนื่องจาก วัตถุประสงค์การต้องเจาะเลือดซึ่งต้องทำโดยแพทย์ รวมทั้งความเปลี่ยนแปลงของระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ซึ่งอาจมีได้หากเวลาเกิดเหตุกับเวลาเจาะเลือดห่างกันมาก ประหยัดเวลาที่ใช้ในการส่งตัวอย่างเลือดไปห้องปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์และส่งผลคืน ทำให้คดีค้างตามสถานีตำรวจ เครื่องมือใช้ง่าย อ่านผลได้ทันที บางแบบสามารถพิมพ์รายงานใช้เป็นพยานในชั้นศาลได้ ทำให้ไม่ต้องการบุคลากรพิเศษ สามารถฝึกตำรวจใช้ได้

2) วิธีตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีเจาะเลือด ตรวจทาง Gas Chromatography โดยใช้ Head Space Technique เป็นวิธีที่สอง วิธีนี้จะใช้วิธีสารอง โดยเฉพาะ ในกรณีที่เกิดลมหายใจไม่ได้ เนื่องจากผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บสาหัส หมดสติ หรือเสียชีวิต

การเจาะเลือดตรวจมีปัญหานทางกฎหมายว่าจะทำได้เพียงใด ถ้าผู้ต้องหาไม่ยอม ผู้เจาะอาจถูกข้อหาทำร้ายร่างกาย และผลการตรวจ ศาลอาจไม่รับฟังเป็นพยาน เพราะถือว่า เป็นการหาพยานหลักฐานจากตัวผู้ต้องหาเอง ทั้ง ๆ ที่พยานหลักฐาน นั้น อาจเป็นประโยชน์กับผู้ต้องหาก็ได้

ศาสตราจารย์นายแพทย์ วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ เห็นว่า ไม่ว่าผู้ถูกตรวจจะให้ความยินยอมหรือไม่ กฎหมายบังคับต้องให้มีการตรวจ เพื่อให้ได้มาซึ่งพยานหลักฐาน ผลของการตรวจจึงรับฟังเป็นพยานหลักฐานได้⁴⁵ ตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา

45 วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ , " การประเมินผลจากพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ " บทบัญญัติ , เล่มที่ 29 ปีที่ 2515 ตอนที่ 4 หน้า 810

ความอาญา มาตรา 132 (1)⁴⁶ กรณีพนักงานสอบสวนตรวจตัวผู้เสียหาย หรือ ผู้ต้องหา เปรียบเทียบกับ มาตรา 243⁴⁷ การตรวจของแพทย์ นั้น แตกต่างกัน พนักงานสอบสวนตรวจผู้เสียหายต้องได้รับความยินยอมก่อน แต่แพทย์ นั้น แม้ผู้ถูกตรวจ ซึ่งเป็นผู้เสียหาย ผู้ต้องหา หรือจำเลย ไม่ยินยอมก็ตรวจได้ เพราะพนักงานสอบสวน หรือ ศาลยอมขอร้องให้ตรวจเพื่อทำหน้าที่พยานผู้เชี่ยวชาญ โดยนำคำให้การหรือ นำ ความเห็นไปสู่ศาล รวมถึงการเจาะเลือดผู้ต้องหา มาตรวจหาแอลกอฮอล์เพื่อพิสูจน์ หาความเมาด้วย

หาก ผู้จับขังที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานผู้มี อำนาจ ที่ให้ทดสอบว่าเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น หรือไม่ มีโทษปรับครั้งละ ไม่เกินหนึ่งพันบาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม โดย พระราชบัญญัติจราจร (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 154⁴⁸

4.2 หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

46 ดู ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132

47 ดู ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 243

48 ดู พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 154

มาตรา 102 ทวิ ในกรณี มีเหตุอันควรเชื่อว่า ผู้ได้รับใบอนุญาต
 ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจําโรคผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจาก
 การเสพยาหรือของเมาอย่างอื่น หรือ ยาเสพติดให้โทษ หรือ วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต
 และประสาท ให้ผู้ตรวจการ หรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือ
 ทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจ หรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกาย หรือไม่
 เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่งให้เป็น
 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เมื่อพิจารณามาตราดังกล่าวข้างต้น สามารถแยกองค์ประกอบสำคัญได้ ดังนี้

4.2.1 เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจดำเนินการตามกฎหมาย

ในกรณี มีเหตุอันควรเชื่อว่า ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร
 นายตรวจ หรือ ผู้บริการ ซึ่งเป็นผู้ประจําโรค ตาม พระราชบัญญัตินี้ มาตรา 92
 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพยา หรือของเมาอย่างอื่น
 หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กฎหมาย ให้อำนาจ
 ข้าราชการกรมการขนส่งทางบก ซึ่ง รัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง ตาม
 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (10) หรือ พนักงาน
 ฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจ หรือ
 ทดสอบว่าผู้นั้น มีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ ดังนั้น จะเห็นได้ว่า กฎหมาย
 ให้อำนาจมากทั้ง ผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
 พนักงานฝ่ายปกครอง หรือ ตำรวจ มีอำนาจตรวจก็ได้ หรือทดสอบก็ได้ หรือจะ
 สั่งให้รับการตรวจ หรือ ทดสอบผู้ต้องสงสัยได้ทุกกรณี เมื่อพิจารณา อำนาจหน้าที่
 พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เรื่อง

อำนาจสืบสวน และสอบสวน มาตรา 17 และ 18⁴⁹ เปรียบเทียบกันแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า เป็นการให้อำนาจ ตามอำนาจการสอบสวน คือ เฉพาะพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ปลัดอำเภอ ข้าราชการตำรวจผู้มียศตั้งแต่นายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป จึงจะมีอำนาจทำการตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งได้ เท่านั้น ถ้าถือ ตามอำนาจการสืบสวนแล้ว ข้าราชการตำรวจ ตั้งแต่พลตำรวจชั้นไป หรือ พนักงานฝ่ายปกครอง ซึ่งหมายถึง ผู้ใหญ่บ้านและกำนันด้วย ก็ย่อมมีอำนาจ ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่นกัน

4.2.2 วิธีการทดสอบ

วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่า ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อำนาจอธิบดีเป็นผู้กำหนดได้เลย ต่างกับมาตรการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่อธิบดีกรมตำรวจต้องเสนอให้รัฐมนตรีมหาดไทยเป็นผู้ออกกฎกระทรวง ปัจจุบัน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ก็ยังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์หรือวิธีการตรวจหรือทดสอบแต่อย่างใด ผู้เขียนเห็นว่า ตามพระราชบัญญัตินี้ น่าจะมีการพิจารณาให้รอบคอบ เพราะ ให้อำนาจเจ้าพนักงาน ไว้กว้างและมากกว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่กลับ ให้อำนาจอธิบดีกำหนดได้เอง แม้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้ จะใช้บังคับเพียงผู้ประจํารถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เท่านั้นก็ตาม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบ ควรจะต้องเป็นไปในบรรทัดฐาน และ มาตรฐานเดียวกัน กับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก

⁴⁹ ดู ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 17 และ 18

หาก ผู้ประจําารอผู้ใด ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ ตามคำสั่ง ของผู้ตรวจการ
พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ ที่สั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่า ผู้นั้น มีสาร
อยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น แล้ว ต้องระวางโทษปรับ
ไม่เกินหนึ่งพันบาท ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 127 ตรี 50

5. ความสัมพันธ์ระหว่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก และ พระราชบัญญัติการขนส่ง
ทางบกในความรับผิดทางอาญาอันเกิดจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

ในความคิดเกี่ยวกับผู้ขับขี่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น นั้น เมื่อพิจารณา
แล้ว พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) เป็นกฎหมาย
หลักควบคุมผู้ขับขี่รถทั่วไป และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา
102 (3) เป็นกฎหมายลำดับรอง ควบคุมเฉพาะผู้ประจําารอตามกฎหมายว่าด้วยการ
ขนส่ง ดังนั้น เมื่อมีการกระทำผิดลักษณะนี้ ผู้เขียนเห็นว่า จะต้องใช้หลักเกณฑ์ความ
รับผิดเฉพาะที่บัญญัติไว้ ในแต่ละพระราชบัญญัติมาบังคับใช้กับผู้กระทำผิดก่อน เช่น หาก
ผู้ประจําารอตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ก่อนไปปฏิบัติหน้าที่ ดื่มสุราแต่ไม่ถึงกับมีเม
ขณะขับรถมาไม่เมาไม่ผิด ถ้าเมาสุราแล้ว ขับรถมาปฏิบัติหน้าที่ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับรถ
ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการ เป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจร
ทางบก ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจําารอดังกล่าว ดื่มหรือเมาสุราไม่ได้เลย เป็นความผิด
ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก แต่ถ้าผู้ประจําารอที่เป็นผู้ขับขี่ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ดื่ม
สุราจนเมาแล้วขับรถ ก็เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งเป็นกฎหมาย
หลัก และผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรอง ด้วย

6. มาตรการส่งเสริมเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถอันเกิดจากการดื่มสุราของผู้ขับขี่รถ

6.1 มาตรการในการป้องกันตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และ
พระราชบัญญัติรถยนต์

เจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติทั้งสองนี้ มุ่งควบคุม
การออกใบอนุญาตขับรถ โดยกำหนดคุณสมบัติและลักษณะ ดังนี้ คือ

6.1.1 ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ในประเภท
การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้อง
มีคุณสมบัติและลักษณะ ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับ
ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผู้ใดขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะตามที่บัญญัติไว้ หรือบกพร่องไปใน
ภายหลัง เมื่อได้รับใบอนุญาตแล้ว ให้นำทะเบียนสิ่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้น เสีย
ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 92 , 93 , 94 ,
96 และ 108 ⁵¹

6.1.2 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล , รถยนต์สามล้อส่วน
บุคคล , รถยนต์สาธารณะ , รถยนต์สามล้อสาธารณะ หรือ รถจักรยานยนต์ ต้อง
ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ ตั้งแต่
สองครั้งขึ้นไปในความผิดเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และ
ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือ รถยนต์สามล้อสาธารณะ ต้องไม่เป็นผู้ติดสุรา

⁵¹ ดู พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 92 , 93
94 , 96 และ 108

ยาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ ผู้ใดได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทใดแล้ว หากปรากฏใน ภายหลังว่าเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้ สำหรับผู้ขอรับใบ อนุญาตขับรถประเภทนั้น ให้นำทะเบียนสิ่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถนั้น หรือ หากปรากฏว่า ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่ปฏิบัติตาม คำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก หรือ ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิด ฐานขับรถอันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน นายทะเบียนมีอำนาจเรียกใบอนุญาตขับรถมายึด ไว้ได้ แต่ห้ามมิให้ยึดเกินหนึ่งปี ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 , 47 , 49 , 53 และ 54 (1) , (2) และ (3) ⁵²

6.2 นโยบายและแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติในเรื่องเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุ การจราจร

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2526 คำว่า " นโยบาย " หมายความว่า หลักการสำคัญที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ เป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ , คำว่า " แผนหลัก " หมายความว่า แผนการ ป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานของรัฐปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุผล ตาม เป้าหมายที่กำหนดไว้ในนโยบาย และ คำว่า " อุบัติเหตุ " หมายความว่า ภัยที่เกิด จากอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ⁵³

⁵² ดู พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 , 47 , 49

53 , และ 54

⁵³ นโยบายและแผนหลักการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ คณะกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี 4 พ.ค.2531

แผนการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2525 - 2539 ประกอบด้วยแผนดำเนินงาน 4 แผน คือ

- (1) แผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร
- (2) แผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน
- (3) แผนการป้องกันอุบัติเหตุในสถาน
- (4) แผนการป้องกันอุบัติเหตุในสาธารณสถาน 54

แผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร นั้น มีวัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
คือ ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
ลดอัตราการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร และลดอัตราการสูญเสียทาง
เศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากอุบัติเหตุจากการจราจร โดยมีแนวทางเพื่อปฏิบัติ ดังนี้

1) ฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน เยาวชน เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่
รับผิดชอบและผู้เกี่ยวข้องมีความรู้ และความเข้าใจในกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ
เกี่ยวกับการจราจรและสาเหตุของอุบัติเหตุ เพื่อให้ระมัดระวัง และปฏิบัติตัวได้อย่าง
ถูกต้องในเรื่องของความปลอดภัยจากการจราจร

2) ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ให้สอดคล้องกับภาวะ
การเปลี่ยนแปลงของสังคม เทคโนโลยี และสภาพปัญหาในปัจจุบัน รวมทั้งควบคุมให้
มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

54 แผนการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - 2539 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
แห่งชาติ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี หน้า 4

3) กำหนดมาตรฐานของยานพาหนะและอุปกรณ์ ตลอดจนสิ่งที่จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ สัญญาณจราจร ถนน ท่าเทียบเรือ ท่าอากาศยาน รวมทั้งรักษาสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ให้อยู่ในสภาพดีและเพียงพอที่ก่อให้เกิดความปลอดภัย

4) ให้มีการศึกษาค้นคว้าวิจัย เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจร เพื่อการวางแผนในการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ให้มีการประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

5) ให้มีการวางแผนประสานงาน ระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกันเอง และระหว่างรัฐกับเอกชน รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาท ร่วมรับผิดชอบ ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร ต่อผู้ขับขี่ในประเทศไทย

6.3 การคุมความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญา

ศาลอาจรอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ ให้นำผู้ขับขี่ที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นได้ เนื่องจากโทษจำคุกไม่เกินสองปี และ ถ้าไม่ปรากฏว่า ผู้กระทำความผิดเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษ สำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือ ความผิดลหุโทษ อีกทั้ง ปกติ ผู้ขับขี่รถ โดยส่วนใหญ่แล้ว ถือได้ว่า เป็นผู้มึนประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรมดี ตลอดจนมีฐานะดีพอใช้ ถึงจะขอใบอนุญาตขับขี่รถประเภทต่าง ๆ ได้ ดังนั้น ถ้าไม่ได้อำนาจให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินของผู้อื่น เป็นจำนวนมาก ศาลอาจเห็นสมควร กำหนดไว้ในคำพิพากษา ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ดื่มสุรา หรือของเมาอย่างอื่น ตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการรอกการลงโทษ หรือรอกการกำหนดโทษ เมื่อพ้นระยะเวลาดังกล่าวเงื่อนไขนั้นก็สิ้นสุดไปด้วยตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ⁵⁵

55 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56

7. ความรับผิดชอบทางอาญาในกรณีความผิดเกิดจากการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นตาม
ประมวลกฎหมายอาญา

7.1 ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา
291 , 300 และ 390

จากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาพบว่าความผิดที่เกิดจากผู้ขับขี่รถส่วนบุคคล
เป็นกรณีเกี่ยวข้องกับเรื่องการกระทำโดยประมาทมากกว่าการกระทำโดยเจตนา

ศาสตราจารย์ จิตติ ดิงส์ภักย์ มีความเห็นว่า ความผิดที่กระทำ
โดยประมาท เป็นความผิดที่ไม่ต้องการเจตนาอยู่แล้ว ความมีเมามาจึงเป็นข้อแก้ตัวไม่ได้
เช่น การขับรถยนต์ในขณะที่เมามา ความประมาทเกิดขึ้นตั้งแต่เข้าขับรถ ทั้ง ๆ ที่
เมาสุรา เพราะคนเมาขับรถไม่ได้ดีเท่าปกติ เมื่อเมาแล้วไม่ควรจะขับรถ 56

ความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกาย ได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา
มาตรา 291 กระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย 57 มาตรา 300
กระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส 58 และ มาตรา 391 กระทำ
โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ 59 เนื่องจากความผิดที่เกิด
จากผู้ขับขี่รถเกิดจากความประมาท เลินเล่อและความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์โดยประมาท
ไม่ถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา จึงแทบไม่ปรากฏความผิดฐานนี้เลย

56 จิตติ ดิงส์ภักย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอนที่ 1,
พิมพ์ครั้งที่ 2 , พระนคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, หน้า 207

57 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291

58 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300

59 ดู ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390

7.2 ความมีนเมาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 66

" ความมีนเมาเพราะเสพยาสุรา หรือสิ่งเมาอย่างอื่นจะยกขึ้นเป็นข้อแก้ตัวตามมาตรา 65 ไม่ได้ เว้นแต่ความมีนเมานั้นจะได้อุบัติโดยผู้เสพยาไม่รู้ว่าสิ่งนั้นจะทำให้มีนเมา หรือได้เสพยาโดยถูกฉ้อโกงใจให้เสพยา และได้กระทำความผิดในขณะที่ไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถบังคับตนเองได้ ผู้กระทำความผิดจึงจะได้รับการยกเว้นโทษสำหรับความผิดนั้น แต่ถ้าผู้นั้นยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้างหรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ "

หลักทั่วไป ตามมาตรานี้ คือ ความมีนเมาอันเนื่องจากการเสพยาสุราเข้าไปก็ดี หรือเนื่องจากการเสพยาของเมาอย่างอื่น เช่น เบียร์ กระแช่ กฎหมายไม่ยอมมาหักขึ้นเป็นข้อแก้ตัวให้พ้นโทษ ทั้งนี้แม้ว่าความมีนเมานั้น จะเป็นเหตุให้ไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถบังคับตนเองได้ ก็ตาม การที่ลงโทษผู้ที่กระทำความผิดขณะมีนเมา เป็นการลงโทษเพราะเหตุที่ผู้นั้นเสพยาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จนมีนเมาไม่ใช่งลงโทษเพราะเหตุที่เขากระทำความผิด เป็นแต่ความหนักเบาของอัตราโทษที่จะใช้ลงโทษให้เป็นไปตามลักษณะของความผิดที่ได้กระทำลงเท่านั้น ถ้ายอมมาหักเอาความมีนเมาเป็นข้อแก้ตัวให้พ้นโทษได้ อาจจะกลายเป็น การสนับสนุนให้ผู้ที่จะกระทำความผิดเสพยาสุราหรือของมีนเมา เพื่อประหยชนำในการย่อมาจำคุกถ้ากระทำความผิด นอกจากนั้น ยังสามารถยกเป็นข้อแก้ตัวให้ได้รับโทษน้อยลงได้ 60

60 อุททิศ แส่นรักศึก , กฎหมายอาญา ภาค 1 , ศูนย์บริการเอกสารและวิชาการ กองวิชาการ กรมอัยการ พ.ศ.2525 (พิมพ์ที่โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์) หน้า 137

7.3 เมาสุรารุ่นวายในถนนหรือสาธารณสถาน ตามประมวลกฎหมายอาญา
มาตรา 378

มาตรา 378 " ผู้ใดเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น จนเป็นเหตุ
 ให้ตนเมา ประพฤติวุ่นวายหรือครองสติไม่ได้ขณะอยู่ในถนนสาธารณะหรือสาธารณสถาน
 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท "

องค์ประกอบความผิด มีดังนี้ คือ ผู้กระทำต้องมีเจตนา

1) เสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น ต้องกระทำโดยรู้และสมัครใจ
 ไม่มาชุกบังคับหรือถูกหลอกลวงหรือสำคัญผิด

2) จนเป็นเหตุให้ตนเมา ประพฤติวุ่นวาย หรือครองสติไม่ได้
 ความเมาไม่ใช่เกิดจากสุราเพียงอย่างเดียว แต่รวมทั้งของเมาอย่างอื่น ซึ่งผู้ดื่มทราบ
 หรือน่าจะทราบว่าถ้าดื่มแล้วอาจทำให้มันเมา ไม่ต้องประสงค์ต่อผลหรืออาจเล็งเห็นผล
 แต่ต้องเมาเพราะสุราหรือของเมาอย่างอื่น ประพฤติวุ่นวาย หมายถึงแสดงกิริยาอาการ
 วุ่นวาย เช่น ส่งเสียงเอะอะโวยวาย ครองสติไม่ได้ หมายถึง ไม่สามารถควบคุม
 ตนเองได้ ซึ่งทราบจาก กิริยาอาการที่ผู้นั้นแสดงออก เช่น นอนกลิ้งเกลือกตามถนน
 กิริยาดังกล่าวคนที่ปกติธรรมดา จะไม่ทำกัน นอกจากคนที่ครองสติไม่ได้

3) ขณะอยู่บนถนนสาธารณะ หรือสาธารณสถาน ผลของการ
 เสพสุราจนเป็นเหตุให้ตนเมา และประพฤติวุ่นวายหรือครองสติไม่ได้ ต้องเกิดในถนน
 สาธารณะ หรือสาธารณสถาน ถ้าอยู่ในบริเวณ บ้านเรือนของตนหรือผู้อื่น ก็ไม่ผิด
 ถนนสาธารณะ ไม่ใช่ทางสาธารณะ ตามมาตรา 1 (2) คือไม่ได้หมายถึงทางน้ำ
 หมายความเฉพาะทางที่เป็นถนน ส่วนสาธารณสถานหมายความว่าตามมาตรา 1 (3)⁶¹

61 พัทธน์ จักรางกูร, "คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 3 ลหุโทษ"
 สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา (กรุงสยามการพิมพ์ 2526) หน้า 32



8. ความสัมพันธ์ระหว่างหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญากรณีผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมา
อย่างอื่น

ลักษณะความผิดตามกฎหมายอาญาที่เกิดจากผู้ขับขี่รถ อาจแยกพิจารณาได้ 2 ประการ คือ กรณีที่เป็นความผิดในตัวเอง (mala in se) ซึ่งได้แก่ความผิดฐานต่าง ๆ ตามที่ประมวลกฎหมายอาญำบัญญัติ กับ อีกประการหนึ่ง คือ ความผิดเพราะมีกฎหมายห้าม (mala prohibita) ได้แก่ ความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พระราชบัญญัติจราจรทางบก และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นต้น สำหรับคดีความผิดที่เกิดจากการดื่มสุราหรือของเมาอย่างอื่นของผู้ขับขี่ จะมีพื้นฐานมาจากการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับรถ ซึ่งเป็นความผิด mala prohibita รัฐเท่านั้น เป็นผู้เสียหาย และถ้าการฝ่าฝืนดังกล่าวก่อให้เกิดการบาดเจ็บสูญเสียชีวิตหรือทรัพย์สินต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใด กรณีก็จะเป็นความผิด เกี่ยวกับชีวิตหรือร่างกาย ตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็น mala in se และ ยังถือ เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการขับเคลื่อน (Moving Violation) ทั้งนี้ รวมไปถึงกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่จะไม่ดื่มของมึนเมาในขณะที่ขับขี่รถ (Rules of Responsibility) อีกด้วย

ความผิดทางอาญาถ้าคำนึง ถึงองค์ประกอบทางจิตใจอาจ แบ่งได้เป็น 3 ประการ คือ การกระทำโดยเจตนา กระทำโดยประมาท และแม้ว่ากระทำโดยไม่เจตนาหรือไม่ประมาทก็เป็นความผิด ซึ่งเรียกว่า ความผิดเด็ดขาด (Offences Of Strict Responsibility) การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร นั้น เข้าข่ายเป็นการกระทำความผิดทางอาญา คือ กระทำโดยเจตนาและประมาท 62

62 ศรารุณี พันสีขาว , "อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร"

เมื่อพิจารณาความผิดเกี่ยวกับเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นของผู้ขับขี่รถ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 42 (2) และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 92, 93, 94, 96, และ 102 เท่านั้นที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 66 โดยผู้ขับขี่รถที่เมาสุราอาจยกความผิดเป็นข้อแก้ตัวว่าไม่ได้สมัครใจดื่ม หรือ ไม่รู้ว่าสิ่งนั้นจะทำให้มีเมาเพื่อจะได้รับการยกเว้นโทษหรือได้รับโทษน้อยลง แต่ถ้าเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นแล้วประพฤติดูเผลอหรือครองสติไม่ได้ ขณะอยู่ในถนนสาธารณะหรือสาธารณะสถาน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 378 แล้วไปขับรถ หรือเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าเมาสุราขับรถให้หยุดรถ เพื่อดำเนินการตามกฎหมาย ผู้นั้น ก็ประพฤติดูเผลอหรือครองสติไม่ได้อีก ก็เป็นความผิดหลายกรรมต่างกัน เป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 91 แม้ว่ามีสาเหตุจากการเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นอย่างเดียวกัน

การกระทำผิดลักษณะนี้ ถ้าก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินของบุคคลหนึ่งบุคคลใดด้วยแล้ว กรณี จะกลายเป็นเรื่องการกระทำกรรมเดียว เป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท เช่น การเมาสุราขับรถประมาท และชนคนตายหรือได้รับบาดเจ็บ จะต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2), 160 วรรคสาม กระทงหนึ่ง และฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือ ได้รับบาดเจ็บ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 หรือ 300 หรือ 390 แล้วแต่กรณี อีกกระทงหนึ่ง ซึ่งต้องใช้กฎหมายที่มีโทษหนักสุดมาลงโทษแก่ผู้กระทำผิด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 อย่างไรก็ดี บางกรณีอาจเป็นเรื่องการกระทำผิดหลายกรรมต่างกันก็ได้ เช่น เมาสุราขับรถชนคนบาดเจ็บแล้วไม่หยุดรถแสดงตัวช่วยเหลือ และไม่แจ้งเหตุ ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที

นอกจากจะเป็นความคิด ตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390 แล้ว ยังมี
 ความคิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78⁶³ อีกด้วย ซึ่ง
 ศาลต้องลงโทษทุกกรรมเป็นกระทงความผิดไป ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 91

ความคิดเมาสุราแล้วขับซึ่รถ อดยหลักแล้วถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
 อันเป็นการกระทำต่อสาธารณชน รัฐเป็นผู้เสียหาย เอกชนไม่มีอำนาจฟ้อง เว้นแต่ว่า
 เมาสุราแล้วขับซึ่รถชนคนอื่นตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหาย
 จึงกลายเป็นผู้เสียหาย ตามกฎหมายอาญาทั่วไปได้ แยกออกได้จากความรับผิดชอบตาม
 กฎหมายจราจร

63 มาตรา 78 " ผู้ใดขับรถหรือซึ่ หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิด
 ความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะ เป็นความคิดของผู้ขับซึ่ หรือผู้ซึ่
 ควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถหรือสัตว์และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และ
 พร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อ
 สกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ ผู้ขับซึ่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไป หรือไม่แสดงตัวต่อพนักงาน
 เจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่
 มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับซึ่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับซึ่จนกว่าคดีถึงที่สุด หรือได้ตัวผู้
 ขับซึ่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 6 เดือนนับ
 แต่วันที่เกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้เข้าในการกระทำความคิดและให้ตกเป็น
 ของรัฐ "

โดยสรุป คำว่าการจราจร เริ่มใช้ครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้ เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงแล้วใช้บังคับ เมื่อ พ.ศ. 2477 ต่อมาก็มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่งพระราชบัญญัติทั้งสอง ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยมาในปี พ.ศ. 2522 และครั้งล่าสุดในปี พ.ศ. 2535 หนึ่งความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือความผิดเกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ และไม่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ โดยอาจแบ่งตามประเภทของผู้ใช้รถได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มคอเช็ดสีขา และ กลุ่มคอเช็ดสีน้ำเงิน ความผิดตามกฎหมายจราจร ถือเป็นความผิด ประเภทที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดทัศนคติของนักนิติศาสตร์เห็นว่า การกระทำผิดนี้เป็นอาชญากรรม แต่นักอาชญาวิทยาและทัศนะของประชาชนส่วนใหญ่ เห็นว่าไม่เป็นอาชญากรรม แนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษตามกฎหมายจราจร มีโทษจำคุก ปรับ และโทษริตรอนสิทธิในการใช้รถ ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ถือความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์วินิจฉัย ห้ามการขับขี่รถ โดยที่ประชุมเกี่ยวกับการขนส่งของยุโรป ได้เสนอค่าสูงสุดของความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด ที่กฎหมายยอมให้ผู้ขับขี่รถมีได้ โดยยังไม่มีความคิดคือไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ประเทศต่าง ๆ ขององค์การได้ถือตาม โดยกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกันได้แก่ อังกฤษ, ฝรั่งเศส, ฮอลแลนด์, เยอรมันตะวันตก เป็นต้น

ประเทศไทย กรมตำรวจ กรมการขนส่งทางบก และกรมทางหลวง เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการบังคับตามกฎหมายจราจร ความรับผิดชอบเกิดจากการเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นของผู้ขับขี่รถของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ขอบเขตความหมายคำว่าสุราน่าจะหมายถึง สุราที่กลั่นแล้ว ส่วนของเมาอย่างอื่นน่าจะหมายถึงสุราแช่ ตามพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ส่วนยาแอมเฟตามีน หรือยาบ้า เป็นวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ไม่ใช่ของมีนเมาอย่างอื่น คำว่า เมาสุราไม่มีนิยามไว้ใน

กฎหมายเป็นพิเศษ หรือแนวคำพิพากษาฎีกาว่างหลักเกณฑ์ไว้ จึงเห็นได้ว่าควรจะต้องมีการกำหนดให้แน่ชัดในเรื่องของความเมา โดยใช้วิธีระบุค่าระดับสูงสุดของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่ยอมให้มีได้ในขณะทำการขับขี่ แทนค่าที่ใช้ว่าเมาสุราเช่นเดียวกับในต่างประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหานั้น กองพิสูจน์หลักฐาน , สถาบันนิติเวชวิทยาและสำนักงานแพทย์ใหญ่ กรมตำรวจ มีความเห็นว่า ควรจะกำหนดค่าจำกัดความของค่าเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นให้หมายถึง การมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่เกินระดับสูงสุดที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเลือกค่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นเกณฑ์สูงสุดที่ให้มีได้ในขณะขับขี่ โดยไม่ผิดกฎหมาย เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ สำหรับมาตรการลงโทษของประเทศไทย ในปัจจุบัน ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรามีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตลอดจนการสั่งยึด รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยผู้มีอำนาจ หรือศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ห้ามผู้ประจํารถ เสพหรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งหากเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ถ้าเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการต้องโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ถ้าผู้ประจํารถ ซึ่งเป็นผู้ขับขี่ได้ขับรถในขณะเมาสุราแล้วต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ด้วยเช่นกัน อันเป็นการกระทำกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดลงโทษแก่ผู้กระทำผิดตามประมวลกฎหมายอาญา หากผู้ประจํารถปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนหรือถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่ถ้าเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท อันเป็นการแสดงให้เห็นเจตนารมณ์ของกฎหมาย ที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ประจํารถฝ่าฝืนมาปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

สำหรับหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เป็นไปตามที่กำหนด ในกฎกระทรวงมหาดไทยโดยให้อำนาจพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหยุดรถและให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบ ส่วนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้อำนาจผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจ หรือทดสอบหรือสั่งให้การตรวจ วิธีการให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งปัจจุบันนี้ ยังไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบตามพระราชบัญญัติทั้งสองนี้ แต่อย่างใด อนึ่ง หากฝ่าฝืนไม่ยอมมาให้ทำการตรวจ หรือทดสอบต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท เหมือนกันทั้งสองฉบับ มาตรการส่งเสริมเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรตามพระราชบัญญัติ 2 ฉบับ ที่กล่าวมามุ่งควบคุมการออกใบอนุญาตขับรถโดยกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะว่า ต้องไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ ตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปในความผิดเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ประกอบกับนโยบายและแผนป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ ตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2522 - 2529 ให้มีความสำคัญ ในการป้องกันอุบัติเหตุภัยจากการจราจร ตลอดจน ควรนำเอาการคุมความประพฤติตามประมวลกฎหมายอาญามาใช้กับกรณีนี้

สำหรับ บทต่อไป จะได้กล่าวถึง มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมอุบัติเหตุจราจร อันเกิดจากการดื่มสุรา หรือของเมาอย่างอื่นของผู้ขับขี่รถตามกฎหมายไทย ศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศอังกฤษและอเมริกา ในส่วนของมาตรการบังคับเพื่อให้มีการตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถ และการบังคับใช้กฎหมายในความผิดเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นตามลำดับ