



บทที่ 1

คานา

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก หมายความว่าถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันจากการสัญจรไปมาบนท้องถนน เนื่องจาก ได้มีการวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีทางการคมนาคม และการขนส่งเป็นอย่างมาก ทำให้การสัญจร เป็นไปอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ปริมาณและความรุนแรง จากอุบัติเหตุการจราจรบนท้องเพิ่มสูงขึ้น ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน เป็นปัญหาสำคัญทางเศรษฐกิจสังคม และทางสาธารณสุขของทุกประเทศทั่วโลก สำหรับประเทศไทย จากการพัฒนาการคมนาคม การขนส่งอย่างรวดเร็ว ทำให้มีปริมาณถนน และปริมาณรถเพิ่มขึ้น จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จากรายงานสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่วราขอาณาจักร ของศูนย์ข้อมูล ข้อเสนอเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ ประจำปี พ.ศ. 2535 ได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุการจราจรทางบกเกิดขึ้น จำนวน 61,329 ราย มีคนตาย จำนวน 8,184 คน บาดเจ็บ จำนวน 20,702 คน มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย ประมาณ 607,793,000 บาท ตามสถิติที่ได้จากกรมตำรวจนั้น ยังต่ำกว่าความเป็นจริงมาก ทั้งนี้ เพราะมีแต่อุบัติเหตุการจราจรซึ่งต้องดำเนินคดีเท่านั้น ที่ปรากฏในสถิติของกรมตำรวจ อุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่มักสามารถตกลงกันได้โดยไม่ต้องดำเนินคดี เช่น มีการใกล้เกลี่ยยอมความกัน มีการประกันภัย หรือเกิดโดยไม่มีผู้กรณีจากการศึกษาของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ ซึ่งได้ข้อมูล จากจำนวนผู้บาดเจ็บ ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลต่าง ๆ ทั่วประเทศ ประมาณได้ว่า มีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุภัยทุกประเภทที่เข้ารับรักษาใน

โรงพยาบาลต่าง ๆ ประมาณปีละ 2 ล้านคน และประมาณ 600,000 คน เป็นอุบัติเหตุจากการจราจรโดยตายประมาณ 8,000 คน ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าอันตรายจากความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทั้งหมด ความสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจรมีสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก นั้น ประกอบด้วยคน ยานพาหนะ กับทางและสภาพแวดล้อม ข้อเท็จจริงในอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยร่วมดังกล่าว แต่เนื่องจาก ถ้าหากสืบสาวหาสาเหตุจริง ๆ แล้วกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับควบคุมตนเองและยานพาหนะ

ปัจจุบันสังคมไทย มีการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กันแทบทุกวัน จากบุคคลชั้นสูงลงมาถึงกรรมกรก่อสร้างแบกหาม ผู้ขับขี่รถโดยสาร รถบรรทุก รวมทั้งรถส่วนตัว อันตรายจากฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ จะทำลายความสามารถในการขับขี่ การตัดสินใจและการบังคับรถ เนื่องจากแอลกอฮอล์จะออกฤทธิ์กดประสาทส่วนบริเวณสมองส่วนบน ทำให้เกิดอาการมึนเมา ยิ่งถ้าดื่มสุรามากขึ้นจะทำให้ ไม่สามารถจะบังคับตนเองได้ ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราจึงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรได้ง่าย และโดยมากผู้ขับขี่ที่เมาสุรามักขับรถเร็วกว่าปกติ สุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จึงมีความสำคัญ และเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร จากการวิจัยของสถาบันนิติเวชวิทยา กรมตำรวจ ซึ่งนำตัวอย่างเลือดของผู้ประสบอุบัติเหตุ จากการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ตามโรงพยาบาล 4 แห่ง จำนวน 615 ราย พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุมีแอลกอฮอล์ในเลือด 500 ราย หรือคิดเป็น 80 เปอร์เซ็นต์ และจากผลการวิจัย พบว่าอุบัติเหตุการจราจรที่เกิดขึ้น มีอัตราส่วนของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดต่อผู้ประสบอุบัติเหตุการจราจร ที่ไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือด เป็น 5 ต่อ 1 สำหรับกลุ่มของผู้ประสบอุบัติเหตุการจราจร ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดนั้นพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่าง 150 - 250 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจะมี

11 เบอร์เซนต์ จากการศึกษาของโรงพยาบาลศิริราช พบว่า 40 เบอร์เซนต์ ของคนที่ตายด้วยอุบัติเหตุบนท้องถนนสามารถตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด ดังนั้นปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือดมากขึ้นเท่าใด ก็ทำให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรมากขึ้นเท่านั้น

ปัจจุบัน ได้มีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมอุบัติเหตุจราจรทางบก อันเกิดจากการดื่มสุราของผู้ขับขี่รถในประเทศไทย ดังนี้ คือ

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางบก (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2535 มาตรา 43 ( 2 ) บัญญัติ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น , มาตรา 142 วรรคสอง บัญญัติ ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจร หรือ พนักงานสอบสวน หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ ในกรณีเห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืน มาตรา 43 ( 2 ) มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ ดังกล่าวว่าย่นความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ การทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ ปฏิบัติตามมาตรา 43 ( 2 ) ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตาม มาตรา 160

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 มาตรา 96 ( 6 ) บัญญัติว่า ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในประเภทการขนส่ง ประจําทาง การขนส่งไม่ประจําทาง หรือการขนส่งโดยสารขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและ ลักษณะไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ , มาตรา 102 ( 3 ) ในขณะ ปฏิบัติหน้าที่ต้องไม่เสพ หรือเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น , มาตรา 103 ( 1 ) ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถจะต้อง ไม่ขับรถในเวลาที่ยังร่างกาย หรือจิตใจย่น ความสามารถ

บทกำหนดโทษ ตามมาตรา 127 ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็น  
ผู้ประจํารถผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 103 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท และ  
มาตรา 127 ทวิ ผู้ประจํารถผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 102 ( 3 ) ต้องระวางโทษ  
ปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 102 ทวิ ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่า ผู้ประจํารถผู้ใด ในขณะที่  
ปฏิบัติหน้าที่มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพยา หรือของมีเมาอย่างอื่น ำให้  
ผู้ตรวจการ หรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ มีอำนาจตรวจสอบ หรือทดสอบ หรือ  
สั่งให้รับการตรวจ หรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่

เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม  
หลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่  
ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ต้องระวางโทษ ปรับ  
ไม่เกินหนึ่งพันบาท

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 47 ( 3 ) ผู้ขอใบ  
อนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล รถยนต์สาธารณะ หรือรถ  
จักรยานยนต์ ต้องไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงาน  
เปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิด เกี่ยวกับการขับรถอย่างใด  
อย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ( ข ) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เว้นแต่จะพ้นโทษ  
ครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว , มาตรา 49 ( 7 ) ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์  
สาธารณะ หรือรถยนต์สามล้อสาธารณะต้องไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

มาตรา 52 ำให้นายทะเบียนแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดในกฎกระทรวง  
ตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาต ตามมาตรา 47 และ 49

หากปรากฏในภายหลังว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทใด เป็นผู้ขาดคุณสมบัติ หรือ มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้ สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น ให้นายทะเบียน สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ นั้น ตามมาตรา 53



4. ประมวลกฎหมายหมายอาญา มาตรา 66 บัญญัติไว้ว่า ความมีเมมา เนื่องจากเสพสุรา หรือสิ่งเมาอย่างอื่น จะยกเป็นข้อแก้ตัวว่า ได้กระทำผิดความผิด ในขณะไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถบังคับตนเองไม่ได้ เว้นแต่ความมีเมมานั้น จะได้เกิดโดยผู้เสพไม่รู้ว่า สิ่งนั้นจะทำให้มีเมมา หรือได้เสพโดยถูกขืนใจให้เสพ และได้กระทำผิดความผิดในขณะไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถบังคับตนเองได้ ผู้กระทำ ความผิดจึงจะได้รับการยกเว้นสำหรับโทษความผิดนั้น แต่ถ้าผู้นั้นยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับ ความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา 378 ผู้ใดเสพสุรา หรือของเมาอย่างอื่น จนเป็นเหตุให้ตนเมา ประพฤติวุ่นวาย หรือครองสติไม่ได้ขณะอยู่บนถนนสาธารณะ หรือสาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

เมื่อพิจารณาแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า มาตรการทางกฎหมายดังกล่าว แม้ว่า จะได้ระบุวิธีการและขั้นตอนของการดำเนินการตามกฎหมายไว้ชัดเจน แต่วิธีการตรวจ เพื่อพิสูจน์ความผิดของผู้ต้องสงสัยยังไม่ชัดเจนแน่นอน เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจเมื่อตรวจ พบผู้จับขังที่สงสัยว่าเมาสุรา หรือมีเหตุน่าเชื่อ ว่าหย่อนความสามารถอันที่จะจับแล้ว ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายเรื่องนี้ ไม่ได้ผลเท่าที่ควร อันแสดงให้เห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย ไม่สามารถที่จะควบคุม หรือ ลดอุบัติเหตุจากรถที่เกิดจากการดื่มสุราของผู้ขับขี่รถลงได้ เนื่องจาก

1. การวินิจฉัยความหมายของ คำว่า " สุรา หรือ ของเมาอย่างอื่น " นั้น เมื่อพิจารณาลักษณะทั่วไปของสุรา ตามความหมายใน พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ให้ หมายความว่ารวมถึงวัตถุทั้งหลายหรือของผสมที่มีแอลกอฮอล์ ซึ่งสามารถดื่มกินได้ เช่นเดียวกับน้ำสุรา หรือซึ่งดื่มกินไม่ได้ แต่เมื่อผสมกับน้ำ หรือของเหลวอย่างอื่นแล้ว สามารถดื่มกินได้ เช่นเดียวกับน้ำสุรา ส่วนคำว่า ของเมาอย่างอื่น นั้น ยังไม่มีผู้ใดให้ความหมายไว้แต่อย่างใด เมื่อ ได้พิจารณาจากพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมายแต่คำว่า สุรา เท่านั้น โดยหมายความว่า น้ำเมาที่กลั่นส่วนคำว่าของเมาอย่างอื่น นั้น ไม่ได้ให้ความหมายไว้แต่อย่างใด ดังนั้น ใดๆ จะถือว่า ผู้ขับขีเมาเครื่องดื่มสุรา และอย่างไรเป็นการเมาของเมาอย่างอื่น เพราะในบางครั้ง อาจเกิดข้อโต้แย้งได้ว่า ความเมาที่เกิดขึ้น นั้น เกิดจากเครื่องดื่มประเภทสุราหรือไม่ หากเกิดจากประเภทของเมาอย่างอื่นแล้ว มีหลักเกณฑ์อย่างไร

2. การวินิจฉัยความหมายของ คำว่า "เมาสุรา" หรือ "หย่อนความสามารถในอันที่ขับ " รวมทั้ง คำว่า " เป็นผู้ติดสุรายาเมา " ยังไม่มีหลักเกณฑ์และองค์ประกอบ ที่จะถือว่าผู้ขับขี นั้น เมาสุรา หรือ หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ รวมทั้งอย่างไรถือว่า เป็นผู้ติดสุรายาเมา เนื่องจาก การแสดงฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จากสุราหรือของเมาอย่างอื่น ต่อบุคคลทั่วไป จะแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับสุขภาพทั่วไปของผู้นั้นด้วย ดังนั้น การแสดงอาการมีเมา ของผู้ดื่มจึงไม่เหมือนและไม่เท่ากัน บางคนดื่มมากแต่อาการเมาน้อย บางคนดื่มน้อย แต่กลับมีอาการเมามากกว่า ฉะนั้น เมื่อกฎหมายบัญญัติห้ามขับขีรถขณะมีเมาสุรา ก็ทำให้เกิดปัญหาถกเถียงโต้แย้งระหว่างคู่กรณีที่ประสบอุบัติเหตุรถชนกัน หรือผู้ต้องสงสัย และเจ้าหน้าที่อำนาจตามกฎหมาย หากผู้ต้องสงสัยไม่ยอมรับว่าตนเองเมาสุรา จะถือ หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบที่มาตรฐานแน่นอนอย่างไร บางครั้งเจ้าพนักงาน ผู้มีอำนาจต้องยอมปล่อยตัวผู้ต้องสงสัย หรือไม่กล้าตั้งข้อกล่าวหาว่าผู้ขับขีเมาสุรา เพราะไม่สามารถหาหลักเกณฑ์หรือวิธีพิสูจน์ที่มีกฎหมายรองรับการกระทำ ไม่เช่นนั้นอาจถูกผู้ต้องสงสัยฟ้องร้องกล่าวหา

ว่าเจ้าหน้าที่ประพตมิชอบเอาได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณา ตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ยังไม่พบแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา วางบรรทัดฐานหลักเกณฑ์ การวินิจฉัยว่า อย่างไร ถือว่าเมาสุรา ความสำคัญจึงอยู่ที่จะต้องตั้งมาตรฐานระดับสูง สุดของแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ ที่กฎหมายยอมให้มีได้ ในขณะที่การขับขีรถาน ประเทศไทยขึ้นเสียก่อน ค่ามาตรฐานที่กำหนดจะทำให้ข้อโต้แย้ง ที่ว่าเมาหรือไม่เมา ยุติลงได้ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้ตัดสินใจดำเนินการตามกฎหมายได้อย่างเต็มที่ โดย ไม่ต้องพะวงว่าจะถูกฟ้องกลับจากผู้ต้องสงสัย

สำหรับ ความหมายของคำว่า หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ และเป็น ผู้ติดสุรายาเมา ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเรื่องนี้ ก็ยังไม่พบแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา วางบรรทัดฐานไว้ หรือ มีแพทย์ผู้เชี่ยวชาญตลอดจนผู้ชำนาญการพิเศษ วางหลักเกณฑ์ องค์ประกอบไว้ อย่างชัดเจนแน่นอน แต่ประการใด

3. ตามที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า การทดสอบ ผู้ขับขี่ว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือ เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น นั้น ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และ พระราชบัญญัติการ ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถาน ประเภทการขนส่งต่าง ๆ ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะไม่เป็น ผู้ติดสุรายาเมา และในขณะที่ ปฏิบัติหน้าที่ต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น วิธีการตรวจหรือทดสอบผู้ได้ รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถ ผู้ใดว่า ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ นั้น มีสารอยู่ใน ร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือไม่ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ปรากฏว่า จนถึงปัจจุบันนี้ ก็ยังไม่มีกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบขึ้นในกฎกระทรวงมหาดไทย เพื่อให้ผู้มี อำนาจดังกล่าว ปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตลอดจน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ก็ยังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการตรวจหรือทดสอบ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถว่า เป็นผู้ติดสุรายาเมา และขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แต่อย่างไร

หากประเทศไทย มีการประกาศข้อกำหนดเป็นกฎกระทรวงมหาดไทย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กำหนดโดยประกาศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวมาแล้ว โดยมีข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐาน วิธีตรวจ และ วัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และกำหนดค่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ยอมให้ผู้ขับขี่มีได้ในขณะทำการขับขี่รถแล้ว ผู้ขับขี่รถ ก็จะระมัดระวังในการดื่มสุราของตนเอง ความสูญเสียที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก เนื่องจากความเมาสุราของผู้ขับขี่รถก็จะลดลง หรือหมดไปได้ในที่สุด

จากข้อบกพร่องดังกล่าว จึงเห็นสมควรที่จะศึกษา วิจัยหามาตรการทางกฎหมายในการควบคุมอุบัติเหตุจราจรอันเกิดจากการดื่มสุราของผู้ขับขี่รถในประเทศไทย เพื่อเสนอความคิดเห็น อันอาจเป็นแนวทางการออกข้อบังคับเกี่ยวกับ การกำหนดมาตรฐานค่าระดับแอลกอฮอล์ วิธีตรวจแอลกอฮอล์ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป



## 2. วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

( 1 ) ต้องการศึกษาว่า กระบวนการกลไกของรัฐที่ใช้บังคับกฎหมายอาญา ต่อผู้ขับขีรถที่ดื่มสุราเป็นอย่างไร

( 2 ) เพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ของการบังคับใช้กฎหมาย อาญาเกี่ยวกับการดื่มสุรา และเมาสุราของผู้ขับขีรถในประเทศไทย

( 3 ) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

## 3. ขอบเขตของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเพื่อเรียบเรียงเป็นวิทยานิพนธ์นี้ กำหนดขอบเขตของการ วิจัยโดย ศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ในการควบคุมอุบัติเหตุจราจรอันเกิดจาก การดื่มสุราของผู้ขับขีรถ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 , พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 , ประมวลกฎหมายอาญา และ พระราชบัญญัติอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการขับรถ โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายของ ประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา เพื่อนำมาวิเคราะห์แล้วเสนอแนวความคิดของ มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ อันอาจเป็นแนวทางในการออก ข้อบังคับกำหนดค่าแอลกอฮอล์และวิธีมาตรฐานในการตรวจสอบแอลกอฮอล์ในเลือดต่อไป

#### 4. วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยเพื่อเรียบเรียงเป็นวิทยานิพนธ์นี้ ใช้วิธีการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลแบบเอกสาร (Documentary Research) โดยวิเคราะห์จากพระราชบัญญัติต่าง ๆ ตำราไทย บทความที่เสนอความคิดเห็น รวมทั้งตำราจากต่างประเทศที่ทางการศึกษาในเรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมอุบัติเหตุ อันเกิดจากผู้ขับขี่ดื่มสุราหรือของเมาอย่างอื่น

#### 5. ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ได้รับความรู้เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุจราจร อันเกิดจากการดื่มสุราของผู้ขับขี่ ที่มีต่อกลไกการบังคับใช้กฎหมายอาญาที่เกี่ยวกับการจับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราของรัฐ

2. ทำให้ทราบถึงปัญหาและวิธีการบังคับใช้กฎหมายอาญา ที่เกี่ยวกับการจับผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา

3. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบกฎหมายไทยและต่างประเทศแล้ว ในอันที่จะเสนอแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ในโอกาสต่อไป

4. ผลของการศึกษา จะเป็นความรู้และคุณประโยชน์ต่อการศึกษาวิชานิติศาสตร์ ต่อไป