

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์
โครงการวิจัยเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายในกรณีดื่มแล้วขับ
รวมทั้งโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

ตามข้อตกลงเลขที่ 59-A1-0011
รหัสโครงการ 58-00-1258

คณะผู้วิจัย

นายกฤษฎา แสงเจริญทรัพย์
รองศาสตราจารย์ ดร.เชษฐ รัชดาพรรณาธิกุล
ดร.จอมพล พิทักษ์สันตโยธิน
พันตำรวจโท ดร.เพชร สันทัด

ได้รับทุนสนับสนุนจากศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.)



สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก - ง
บทที่ 1	บทนำ
บทที่ 2	พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง และการเปรียบเทียบกับ มาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศ
บทที่ 3	ระเบียบวิธีวิจัย
บทที่ 4	ผลการศึกษาการบังคับใช้กฎหมายในกรณีดื่มแล้วขับ รวมทั้งโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล
บทที่ 5	บทสรุปและข้อเสนอแนะ
บรรณานุกรม	

บทสรุปผู้บริหาร

สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขียานพาหนะในสังคมไทย ยังคงมีความรุนแรงอยู่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ แม้ว่าภาครัฐและภาคเอกชนจะให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากการกำหนดนโยบาย ตลอดจนการรณรงค์ในเรื่องดังกล่าวอย่างต่อเนื่องตามสื่อต่างๆ แต่ปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่มีการบรรเทาลง ด้านการควบคุมปัญหาดังกล่าวโดยใช้กลไกการบังคับในทางกฎหมายนั้นพบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งได้รับการเสนอเป็นร่างกฎหมายเพื่อเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 8 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ โดยร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนในเรื่องของการปฏิรูประบบสุขภาพของประเทศไทย และเป็นกลไกสำคัญในการสร้างภูมิคุ้มกันให้แก่สังคมไทย เมื่อทำการศึกษาลงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับดังกล่าวจากรายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 67 เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 โดยมีเจตนารมณ์ของกฎหมายที่สำคัญประการหนึ่งในการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยไม่ใช้ถึงขั้นห้ามจำหน่าย หรือห้ามบริโภค เพียงแต่เป็นการกำหนดให้จำหน่ายหรือบริโภคในสถานที่ที่เหมาะสมในลักษณะที่เป็นการควบคุม และก็ไม่ให้สามารถเข้าถึงการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ง่าย ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้จากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยเฉพาะในกลุ่มผู้บริโภคที่เป็นวัยรุ่น และในกลุ่มนักดื่มหน้าใหม่ โดยในมาตรา 31(7) ประกอบประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีการกำหนดโทษจำคุก และโทษปรับไว้สำหรับผู้กระทำการฝ่าฝืนดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และแม้ว่าในทางปฏิบัติแล้วจะมีการตั้งจุดสกัด หรือจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ โดยเจ้าพนักงานตำรวจก็ตามแต่มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่บรรลุผลมากนัก

จากการศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว คณะผู้วิจัยสามารถสรุปผลที่ได้จากงานวิจัยโดยแบ่งตามวัตถุประสงค์ที่เสนอโครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขียานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

จากการศึกษาข้อมูลการตั้งจุดตรวจจุดสกัดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขียานพาหนะของสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนรวมทั้งสิ้น 89 สถานี พบว่า ในรอบ 12 เดือนของการเก็บข้อมูล (ตุลาคม 2558 - กันยายน 2559) มีการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขียานพาหนะในบริเวณกรุงเทพมหานครทุกเดือน แต่มีจำนวนมากน้อยที่แตกต่างกันตามแต่ละช่วงเทศกาล อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตในเรื่องสถิติการจับกุมในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2558 - เดือนมกราคม 2559 ซึ่งมีจำนวนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับในช่วงเดือนอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นช่วงใกล้เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ แต่ในช่วงเดือนเมษายน 2559 ซึ่งเป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ กลับพบว่ามีจำนวนผู้ถูกจับกุมในข้อหาขับขีรถในขณะที่เมาสุรากลมมีปริมาณที่ไม่สูงมากนัก เนื่องจากการเก็บข้อมูลครั้งนี้เป็นการเก็บข้อมูลในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนมักจะนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวตามต่างจังหวัด รวมถึงการเดินทางกลับภูมิลำเนาของประชากรแฝงในกรุงเทพมหานคร จึงส่งผลให้จำนวนตัวเลขผู้ที่ถูกจับกุมในข้อหาขับขีรถในขณะที่เมาสุราในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนไม่สูงมากนัก จึงสามารถสรุปผลการวิจัยในประเด็นดังกล่าวได้ว่า สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขียานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในเขตกรุงเทพมหานครยังคงมีอยู่ แม้ว่าจะมีการรณรงค์หรือมีการตั้งจุดตรวจจุดสกัด โดยมีจำนวนมากหรือน้อยแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับในแต่ละช่วงเทศกาล

2. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพดติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

จากการศึกษาข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ จากกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีอาการมึนเมา ก็พบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการมีเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเดือนมกราคม – กันยายน 2559 มีจำนวนลดลงจากในปี 2558 และเมื่อคณะผู้วิจัยศึกษาข้อมูลจากสำนักสาธารณสุขฉุกเฉินซึ่งมีการรวบรวมตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ โดยจำแนกสาเหตุของการประสบอุบัติเหตุจราจร โดยแบ่งลักษณะของข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือในกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป และกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2559 พบว่ามีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการดื่มสุราทั่วประเทศในช่วงเดือนเมษายนเป็นจำนวนสูงที่สุดถึง 11,126 ราย โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป จำนวน 9,150 ราย และในกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี จำนวน 1,976 ราย โดยช่วงระยะเวลาที่มีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการดื่มสุราในลำดับถัดมาคือในเดือนมกราคม และเดือนธันวาคม เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 5,719 ราย และ 5,718 ราย

นอกจากนี้คณะผู้วิจัยพบว่า ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะในกรณีอุบัติเหตุการจราจรที่รุนแรง มักจะมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขี่ยานพาหนะควบคู่ไปด้วยเสมอ ซึ่งหากพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดแล้วผู้ขับขี่ยานพาหนะก็จะถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อหาเมาแล้วขับในชั้นศาลด้วยทุกกรณี อย่างไรก็ตามการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ดังกล่าวไม่ได้มีการจัดให้มีในทุกคดีด้วยปัญหาข้อจำกัดในทางปฏิบัติ รวมถึงการละเลยการนำพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2535 มาใช้บังคับอย่างจริงจัง จึงเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ทำให้ตัวผู้ขับขี่หลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาล

3. ศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

จากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบว่า มีสาเหตุสำคัญหลายประการที่ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายตามมาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ยังมีช่องว่างบางประการ และส่งผลต่อโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลสำหรับผู้กระทำความผิด ได้แก่

3.1 ปัญหาการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จะต้องเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรวมถึงผู้ร่วมโดยสารจะต้องกำลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ ดังนั้นการที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรายใดที่เมื่อมาถึงจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์แล้ว หากไม่ได้มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาในยานพาหนะนั้นก็จะไม่เป็นความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าว และหากมีการทดสอบวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจแล้วพบว่าไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะไม่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อีกเช่นกัน ซึ่งหากผู้ดื่มรายใดที่ดื่มสุราและมีอาการมึนเมาง่าย แม้ว่าจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ก็ตาม ก็จะถูกถือว่าเป็นการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด และหากว่าผู้ขับขี่ไม่ได้กำลังดื่มบนรถหรือในขณะที่ขับขี่

ยานพาหนะ ก็จะหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อีกกรณีหนึ่งด้วย

3.2 ปัญหาในเรื่องของการแสวงหาพยานหลักฐานเพื่อเอาผิดกับตัวผู้กระทำความผิด ทั้งนี้เนื่องจากในการพิจารณาเพื่อคดีแก่ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จำเป็นที่จะต้องมีการพยานหลักฐานมานำสืบให้ได้ความชัดเจนว่าผู้กระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะเอง หรือผู้ที่ร่วมโดยสารมาด้วย กำลังบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ ขณะที่ในทางปฏิบัติแล้วการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อที่จะเอาผิดแก่ตัวผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 31 (7) ค่อนข้างจะเกิดขึ้นได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากโดยลักษณะของการกระทำที่จะต้องเป็นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ผู้นั้นกำลังขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งการที่เจ้าพนักงานตำรวจจะสังเกตเห็นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะเป็นไปได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่จะติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งหากเป็นการกระทำในช่วงเวลากลางคืนซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าช่วงเวลาอื่นของวัน ก็จะทำให้สังเกตเห็นได้ยากขึ้น ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ยากต่อการหาพยานหลักฐานที่เห็นประจักษ์ เพื่อแจ้งข้อกล่าวหาดังกล่าวแก่ผู้ขับขี่

3. ปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของข้อจำกัดในการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ยังไม่อาจตั้งจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ได้อย่างครอบคลุมทุกพื้นที่ ซึ่งเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ส่งผลต่อการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลของตัวผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นอกจากนี้แม้ว่าในด้านหนึ่งแล้วการบังคับใช้กฎหมายควรที่จะต้องมีการใช้บังคับอย่างเข้มงวดอันจะส่งผลต่อการลดจำนวนของพฤติกรรมดังกล่าว แต่ในอีกด้านหนึ่งนั้นหากบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดจนเกินไปก็อาจจะเกิดผลสะท้อนในด้านลบขึ้นได้เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะการตั้งจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์บริเวณหน้าสถานบริการ รวมถึงค่านิยมของสังคมไทยที่ยังคงมองว่าปัญหาในเรื่องดังกล่าวเป็นความผิดที่เล็กน้อย ไม่ร้ายแรงมากนัก อย่างไรก็ตามในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ หรือเทศกาลวันสงกรานต์ พบว่า มีการกวาดค้นวินัยจราจร รวมถึงในเรื่องของการดื่มแล้วขับ และ เมาแล้วขับ อย่างจริงจังและเข้มงวด แต่ก็เป็นการบังคับใช้กฎหมายแต่เพียงบางช่วงบางขณะเท่านั้น

4. ปัญหาการขาดการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 โดยเจ้าพนักงานตำรวจส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่เรื่องของการเมาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มากกว่า ทั้งนี้อาจจะสืบเนื่องมาจากปัญหาในเรื่องของการแสวงหาพยานหลักฐานที่ชัดเจนในการเอาผิดกับตัวผู้ฝ่าฝืนดังที่ได้กล่าวแล้ว นอกจากนี้ในกรณีของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่อาจตกอยู่ภายใต้บทบังคับของกฎหมายทั้งสองฉบับพร้อมกันได้ กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ ก็จะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดตาม มาตรา 31 (7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แล้ว และหากผู้นั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อหาเมาแล้วขับอีกฐานหนึ่ง ซึ่งในกรณีดังกล่าวในทางกฎหมายอาญาแล้วจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่เป็นกรรมเดียวแต่ผิดกฎหมายหลายบท หลายมาตรา ซึ่งมาตรา 90 แห่งประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดให้เมื่อการกระทำใดอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทให้ใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดลงโทษแก่ผู้กระทำ ส่งผลให้การกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวมักจะใช้บังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เพียงฉบับเดียว ไม่ว่าในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจ หรือในชั้นพนักงานอัยการ ส่งผลให้ตัวผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ได้ถูกลงโทษตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เจ้าพนักงานตำรวจบางรายยังไม่ทราบหรือยังไม่มีความเข้าใจถึงเนื้อหาตามมาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.

2551 ประกอบ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 เท่าที่ควร

4. ประสิทธิภาพและความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เปิดช่องให้เจ้าพนักงานตำรวจสามารถที่จะเปรียบเทียบปรับได้ อันเป็นกลไกตามกฎหมายที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับเพื่อให้ยุติคดีดังกล่าวได้ตั้งแต่ในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจ โดยวิธีการเปรียบเทียบปรับก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลให้ผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาล ซึ่งโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 31 (1) – (7) ได้มีการกำหนดโทษเอาไว้ใน หมวด 7 บทกำหนดโทษ มาตรา 42 ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งตามบัญชีอัตราการเปรียบเทียบปรับแนบท้ายระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ได้กำหนดอัตราค่าปรับกำหนดให้เปรียบเทียบปรับเป็นลักษณะขั้นบันไดเป็น 3 กล่าวคือ หากกระทำความผิดครั้งที่ 1 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 3,000 บาท หากกระทำความผิดครั้งที่ 2 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 6,000 บาท และหากกระทำความผิดเป็นครั้งที่ 3 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 10,000 บาท จากการศึกษา คณะผู้วิจัยได้ทราบข้อมูลว่าอัตราของโทษปรับที่มีการกำหนดไว้ในกฎหมายดังที่กล่าวไว้ข้างต้นมีความเหมาะสมแล้ว โดยการเพิ่มโทษให้หนักขึ้นอาจเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุดมากนัก แต่หากอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังจึงจะส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลดลง อย่างไรก็ตามปัญหาหนึ่งที่สำคัญในเรื่องของการบังคับโทษในกรณีดังกล่าวคือการที่กฎหมายกำหนดโทษในลักษณะที่เป็นขั้นบันไดดังกล่าว ยังไม่ได้มีการเชื่อมโยง (Link) ข้อมูลบันทึกการจับกุมเข้าไว้ด้วยกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่เจ้าพนักงานตำรวจจะทราบได้ว่าผู้ต้องหาในฐานความผิดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในยานพาหนะนั้นเคยกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันนั้นมาแล้วหรือไม่ หรือเป็นการกระทำความผิดในครั้งที่เท่าใดแล้ว ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการปรับผู้กระทำความผิดแบบขั้นบันไดยังคงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญ

สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่ยานพาหนะในสังคมไทย ยังคงมีความรุนแรงอยู่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ ดังจะเห็นได้จากสถิติการจับกุมผู้ต้องหาในคดีขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 4,509 คดีซึ่งเมื่อเทียบกับสถิติในปี พ.ศ. 2557 แล้ว พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากเดิม 259 คดี แม้ว่าภาครัฐและภาคเอกชนจะให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากการกำหนดนโยบาย ตลอดจนการรณรงค์ในเรื่องดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่องตามสื่อต่างๆ แต่ปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่มีการบรรเทาลง

ทางด้านการควบคุมปัญหาดังกล่าวโดยใช้กลไกการบังคับในทางกฎหมายนั้น พบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31(7) และ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่ากฎหมายดังกล่าว จะได้มีการกำหนดโทษจำคุก และโทษปรับไว้สำหรับผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันมีลักษณะเป็นโทษในทางอาญาก็ตาม แต่ก็อยู่ในลักษณะเป็นความผิดที่ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้โดยมีการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าปรับกำหนดให้เปรียบเทียบปรับ ซึ่งเมื่อทำการเปรียบเทียบปรับแล้วการดำเนินคดีอาญาก็จะเลิกกัน ตามบทบัญญัติมาตรา 37 ถึงมาตรา 39 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นอกจากนี้แม้ว่าในทางปฏิบัติแล้วจะมีการตั้งจุดสกัด หรือจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ โดยเจ้าพนักงานตำรวจก็ตามแต่มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่บรรลุผลมากนัก

ดังนั้น ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องทำการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าวเพื่อที่จะปรับแก้ให้การบังคับใช้กฎหมายบรรลุวัตถุประสงค์ตามเจตนารมณ์ที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง

2. วัตถุประสงค์การศึกษา

2.1 เพื่อสำรวจสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

2.2 เพื่อสำรวจสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

2.3 เพื่อศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

2.4 เพื่อศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

3.1 ทราบถึงสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

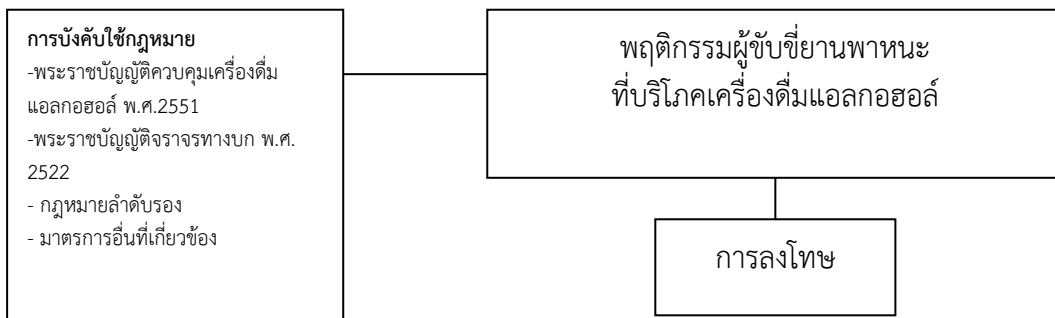
3.2 ทราบถึงสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

3.3 ทราบถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

3.4 ทราบถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดืมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

3.5 กำหนดแนวทางในการแก้ปัญหา ตลอดจนเสนอมาตรการหรือนโยบายที่เหมาะสมในการบังคับใช้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมบริโภคเครื่องดืมแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่ยานพาหนะ

4.กรอบแนวคิด / ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง



พฤติกรรมบริโภคเครื่องดืมแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะนั้น ถือเป็นกรกระทำผิดกฎหมายอันถือได้ว่าเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่ง ดังนั้นในการที่จะทำการศึกษาค้นหาแนวทางที่เหมาะสมในการลด หรือ ควบคุมพฤติกรรมบริโภคเครื่องดืมแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะนั้น ในทางอาชญาวิทยาได้มีแนวคิดที่สำคัญที่ใช้ในการยับยั้ง (deter) การกระทำความผิด ซึ่งได้รับการเสนอโดย Cesare Beccaria โดยได้กล่าวถึงองค์ประกอบของการบังคับใช้กฎหมาย (law enforcement) ตลอดจนถึงการลงโทษ (punishment) ที่สำคัญ 3 ประการ ที่จะส่งผลให้ปัญหาการเกิดอาชญากรรมนั้นลดน้อยลง (Stephen G. Tibbetts, 2015: 37-38) กล่าวคือ

1. การบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดนั้นจะต้องมีความรวดเร็ว (Swiftness) ทั้งนี้ นอกจากจะเป็นการที่พยานหลักฐานจะยังไม่สูญหายแล้ว การดำเนินคดีรวมถึงการลงโทษที่รวดเร็วนั้นยังคงเป็นการป้องปรามเอากับตัวบุคคลผู้ที่จะคิดที่จะกระทำความผิด โดยให้เห็นจากตัวอย่างที่ผู้กระทำความผิดคนก่อนๆ ได้รับการลงโทษมาแล้ว

2. การบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษจะต้องมีความแน่นอน (Certainty) ซึ่งถือได้ว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในการลงโทษ กล่าวคือ การลงโทษที่มีความแน่นอนนั้น จะส่งผลให้ผู้ที่จะคิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวในกฎหมาย โดยที่การตั้งจุดตรวจวัดตรวจจับ ก็เป็นอีกลักษณะหนึ่งซึ่งแสดงให้เห็นถึงความแน่นอนของการบังคับใช้กฎหมาย

3. การลงโทษตามกฎหมายนั้นจะต้องมีความรุนแรง (Severity) กล่าวคือ โทษที่ผู้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายนั้น จะต้องมีความร้ายแรงเพียงพอที่เมื่อตัวผู้กระทำความผิดได้นำเรื่องของความเจ็บปวดจากโทษที่กฎหมายกำหนดมาเปรียบเทียบกับความพึงพอใจที่ตนเองจะได้รับจากการกระทำความผิดแล้ว พบว่าความพึงพอใจมีน้อยกว่า ซึ่งก็จะส่งผลให้ผู้กระทำไม่กล้าที่จะกระทำความผิดกฎหมาย

5. นิยามคำศัพท์

โอกาสการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล หมายถึง การที่ผู้กระทำความผิดกรณีบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่ยานพาหนะ ยินยอมชดเชยค่าปรับในชั้นพนักงานสอบสวน เป็นเหตุให้คดีอาญาสิ้นสุดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จึงไม่ต้องถูกฟ้องร้องดำเนินคดีในชั้นศาล

การบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง การที่ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ และยินดีปฏิบัติตามกฎหมาย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและจริงจังของเจ้าพนักงานที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย

ดื่มแล้วขับ หมายถึง ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมต่อโลหิต 100 มิลลิลิตร ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 *กฎหมายลำดับรอง* หมายถึง กฎหมายที่มีลำดับศักดิ์ต่ำกว่ากฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ได้แก่ กฎกระทรวง ประกาศ ที่นำมาบังคับใช้เกี่ยวกับการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

มาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง หมายถึง มาตรการในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่ใช่มาตรการทางกฎหมาย

6. ขั้นตอนการดำเนินงาน/แผนการดำเนินงาน

กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ (เดือน)												งบประมาณต่อกิจกรรม	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. ทบทวนวรรณกรรมและสร้างเครื่องมือเก็บข้อมูล	→													
2. สร้างพื้นที่รวบรวมประเด็นและสังเกตการณ์เบื้องต้น	→													
3. ลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล			→											
4. วิเคราะห์ข้อมูล							→							
5. ตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูลและประเด็นเนื้อหา									→					
6. ปรับปรุงและสรุปผล									→					
7. เขียนรายงานวิจัยและเผยแพร่											→			

บทที่ 2

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง และการเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศ

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่มีบทบาทสำคัญอีกฉบับหนึ่งที่ใช้ในการควบคุมการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้เนื่องจากวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับดังกล่าวมีขึ้นเพื่อควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ที่เป็นสาเหตุของปัญหาทางด้านสุขภาพ ครอบครัว อุบัติเหตุ และอาชญากรรม ซึ่งมีผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รวมทั้งการบำบัดรักษา หรือฟื้นฟูสภาพผู้ตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ เพื่อช่วยลดปัญหาและผลกระทบทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจ และเป็นการสร้างเสริมสุขภาพของประชาชนโดยให้ตระหนักถึงพิษภัยของเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ตลอดจนช่วยป้องกันเด็กและเยาวชนมิให้เข้าถึงเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ได้โดยง่าย ซึ่งตามพระราชบัญญัติดังกล่าวได้มีการกำหนดมาตรการต่างๆที่ใช้ในการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ไว้ อาทิเช่น การกำหนดวิธีการในการโฆษณา การกำหนดสถานที่ เวลา ตลอดจนอายุของผู้ซื้อ ในการจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ รวมถึงมาตรการในการกำหนดสถานที่หรือบริเวณที่ห้ามบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ อันเป็นมาตรการที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่น่ามาใช้ในการควบคุมการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนกฎหมายลำดับรองที่มีความเกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าว ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ได้รับการเสนอเป็นร่างกฎหมายเพื่อเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 8 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2550 โดยนายทองอันทะไชย และคณะ เป็นผู้เสนอ โดยร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนในเรื่องของการปฏิรูประบบสุขภาพของประเทศไทย และเป็นกลไกสำคัญในการสร้างภูมิคุ้มกันให้แก่สังคมไทย ซึ่งในขณะที่ทำการเสนอร่างกฎหมาย ผู้เสนอร่างเห็นว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสุรา หรือเครื่องตี้มแอลกอฮอล์อยู่ด้วยกัน 3 ฉบับ กล่าวคือ พระราชบัญญัติสถานบริการ พ.ศ. 2546 พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2535 โดยไม่ได้มีกฎหมายฉบับใดกล่าวถึงการกำกับ บำบัดรักษา ฟื้นฟู คุ้มครองสังคม และสุขภาพของประชาชนจากการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์แต่อย่างใด

เมื่อทำการศึกษาถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับดังกล่าวจากรายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 67 เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 พบว่า พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ถูกยกร่างขึ้นโดยมีเจตนารมณ์ของกฎหมายที่สำคัญประการหนึ่งในการควบคุมการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ โดยไม่ใช่ถึงขั้นห้ามจำหน่าย หรือห้ามบริโภค เพียงแต่เป็นการกำหนดให้จำหน่ายหรือบริโภคในสถานที่ที่เหมาะสมในลักษณะที่เป็นการควบคุม และก็ไม่ให้สามารถเข้าถึงการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ได้ง่าย ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้จากการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์โดยเฉพาะในกลุ่มผู้บริโภคที่เป็นวัยรุ่น และในกลุ่มนักตี้มหน้าใหม่ ซึ่งหลักการดังกล่าวได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (มาตรา 30 ขณะที่ยังเป็นร่างกฎหมาย) อันเป็นการกำหนดในเรื่องของสถานที่หรือบริเวณที่ห้ามบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

มาตรา 31 ห้ามมิให้ผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

- (1) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา เว้นแต่เป็นส่วนหนึ่งของพิธีกรรมทางศาสนา
- (2) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนบุคคล
- (3) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี
- (4) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนบุคคลหรือสโมสรหรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี หรือสถานศึกษาที่สอนการผสมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ
- (5) สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือร้านค้าในบริเวณสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- (6) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้ เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป
- (7) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

จากบทบัญญัติในมาตราดังกล่าว เป็นการที่กฎหมายกำหนดสถานที่หรือบริเวณที่ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้เนื่องจากสถานที่หรือบริเวณที่กฎหมายกำหนดห้ามดังกล่าวนี้ เป็นสถานที่ที่มีความสำคัญทางศาสนา หรือสถานที่ที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงสถานที่ที่หากอนุญาตให้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วอาจเป็นการไม่เหมาะสมแก่สถานที่ รวมถึงอาจนำไปสู่ความประมาท หรือการขาดความยับยั้งชั่งใจของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณหรือสถานที่นั้น เป็นเหตุให้เกิดการกระทำความผิดหรืออันตรายร้ายแรงขึ้นได้ เช่น สถานบริการน้ำมัน หรือ สวนสาธารณะ เป็นต้น

นอกจากนี้บทบัญญัติมาตรา 31 (7) ยังได้มีการกำหนดให้อำนาจแก่นายกรัฐมนตรีซึ่งเป็นรัฐมนตรีผู้รักษาการณตามกฎหมายฉบับนี้ ในการออกประกาศกำหนดสถานที่ที่ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มเติมนอกเหนือไปจากสถานที่ต่างๆตามที่ได้มีการกำหนดห้ามไว้ในมาตรา 31 อีกได้ ทั้งนี้โดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ อันเป็นการที่กฎหมายเปิดช่องให้สามารถกำหนดสถานที่หรือบริเวณในการห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มเติมในภายหลังได้ โดยไม่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายให้อำนาจหรือกฎหมายแม่บท เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติจะเป็นไปได้ยากและต้องใช้เวลามากกว่า ซึ่งอาจไม่ทันต่อสถานการณ์ของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้นกฎหมายจึงเปิดช่องเอาไว้ในลักษณะดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันก็ได้มีการออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 ดังจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อต่อไป

2.2 ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555

โดยที่ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับดังกล่าว เป็นการออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 และมาตรา 31 (7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งตามมาตรา 29 ประกอบมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัย

อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย นายกรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ จึงออกประกาศว่า ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะที่ขับขี่หรือในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ ซึ่งคำว่าทางและรถ หมายความว่าทางและรถตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับดังกล่าวประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 123 ง วันที่ 7 สิงหาคม 2555 ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับดังกล่าวจึงมีผลใช้บังคับในวันที่ 8 สิงหาคม 2555)

ซึ่งคำว่าทางและรถ ตามที่มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อันเป็นกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกได้บัญญัติไว้ในอนุมาตรา (2) ความว่า “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ สำหรับคำวาระนั้น ได้มีการบัญญัติให้ความหมายไว้ในอนุมาตรา (15) ซึ่งบัญญัติว่า “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

โดยผลของประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีในเรื่องดังกล่าว เป็นเหตุให้การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่ต่างๆ ที่เพิ่มเติมขึ้นจากบทบัญญัติในมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ดังต่อไปนี้มีความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าวอีกด้วย กล่าวคือ

- ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน
- ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
- ช่องเดินรถประจำทาง หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด
- ไหล่ทาง หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า
- ทางเท้า หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นพื้นที่สำหรับคนเดิน
- ทางข้าม หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย
- ทางร่วมทางแยก หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกันหรือติดกัน
- ทางลาด
- ทางโค้ง
- สะพาน
- ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร
- ทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร
- ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

2.3 บทกำหนดโทษ

แนวทางในการควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคม (Social control) เพื่อให้มนุษย์สามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบสุขนั้น แบ่งออกเป็น 2 แนวทางที่สำคัญกล่าวคือ แนวทางในการควบคุมทางกฎหมาย (Formal control) และ แนวทางในการควบคุมโดยทางอื่นที่ไม่ใช่กฎหมาย (Informal control) โดยมาตรการที่สำคัญเพื่อให้เกิดสภาพการบังคับใช้ (enforcement) หากมีการประพฤติดันเป็นการฝ่าฝืนแนวทางในการควบคุมทางกฎหมายก็คือ การลงโทษทางกฎหมาย (legal punishment) แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกลไกการควบคุมที่เป็นทางการเหล่านั้น

ซึ่งแนวความคิดสำคัญในเรื่องของการลงโทษทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพนั้นได้รับการเสนอโดย ซีซาร์ เบคเคอเรีย (Cesare Beccaria) ซึ่งเป็นนักอาชญาวิทยาในสำนักแนวคิดทาง Classical school ได้เสนอแนวทางการการลงโทษเชิงป้องกันอาชญากรรมที่สำคัญ โดยใช้ทฤษฎีการยับยั้ง (Deterrence theory) ซึ่งอธิบายว่า การลงโทษจะมีประสิทธิภาพรวมถึงเป็นการยับยั้งไม่ให้เกิดอาชญากรรมนั้น จะต้องประกอบได้ด้วยเงื่อนไข 3 ประการคือ การลงโทษนั้นจะต้องมีความรวดเร็ว (swiftness) มีความรุนแรง (severity) และมีความแน่นอน (certainty) ในการลงโทษ (Tibbetts, S. G., (2015: 37-38)

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่มีโทษในทางอาญาลักษณะหนึ่ง เนื่องจากเป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่มีการกำหนดถึงการกระทำที่เป็นความผิดและได้มีการกำหนดโทษเอาไว้ ซึ่งโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 31 ได้มีการกำหนดโทษเอาไว้ใน หมวด 7 บทกำหนดโทษ มาตรา 42 ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้โดยมีระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งส่งผลให้การกระทำความผิดตาม มาตรา 31 สามารถเปรียบเทียบปรับได้ เนื่องจากกฎหมายเปิดช่องไว้และเมื่อมีการเปรียบเทียบปรับแล้ว การดำเนินคดีอาญาก็จะถือว่าเป็นอันเลิกกัน ดังที่มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 ซึ่งระเบียบฉบับดังกล่าวมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

ในระเบียบนี้ได้มีการกำหนดคำนิยามศัพท์ที่สำคัญไว้ในข้อ 5 กล่าวคือ

- การเปรียบเทียบ หมายความว่า การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ของผู้มีอำนาจเปรียบเทียบ
- ความผิด หมายความว่า บรรดาความผิดที่มีโทษตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551
- ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบ หมายความว่า คณะกรรมการควบคุม รวมถึงคณะอนุกรรมการ พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่คณะกรรมการควบคุมมอบหมายให้มีอำนาจดำเนินการเปรียบเทียบ

ซึ่งอำนาจเปรียบเทียบให้เป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 6 ดังต่อไปนี้

(1) คณะกรรมการควบคุมมีอำนาจเปรียบเทียบได้ทั่วราชอาณาจักร

(2) คณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการควบคุมมอบหมายให้ มีอำนาจดำเนินการเปรียบเทียบ มีอำนาจเปรียบเทียบได้เฉพาะท้องที่มีเขตอำนาจ ตามที่ระบุในคำสั่งคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เรื่อง การมอบหมายให้ดำเนินการเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

(3) พนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่คณะกรรมการควบคุมมอบหมาย ให้มีอำนาจเปรียบเทียบได้ เฉพาะในเขตท้องที่ที่มีอำนาจหน้าที่ดูแลและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

(4) พนักงานสอบสวนตามที่คณะกรรมการควบคุมมอบหมาย ให้มีอำนาจเปรียบเทียบได้

ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบ ดำเนินการเปรียบเทียบให้แล้วเสร็จภายในสถานที่ตั้งปกติของสำนักงานที่ตนสังกัดในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องเปรียบเทียบให้เสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบในคดีนั้น ดำเนินการเปรียบเทียบนอกสถานที่ตั้งปกติของสำนักงานที่ตนสังกัดได้ โดยให้ใช้สถานที่ของหน่วยงานราชการอื่น หรือสถานที่อื่นเป็นสถานที่เปรียบเทียบ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงความเหมาะสมของสถานที่ด้วย ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 7

โดยในการเปรียบเทียบนั้น กรณีที่ผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดมิใช่ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เมื่อมีเหตุผลพิเศษอันควรแก่การพิจารณาลดจำนวนเงินค่าปรับ ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบอาจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนเงินค่าปรับ ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 9

ในกรณีที่ผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดยินยอมให้ดำเนินการเปรียบเทียบ ระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้ผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดยื่นคำร้องขอให้เปรียบเทียบต่อผู้มีอำนาจเปรียบเทียบ ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 10

เมื่อผู้มีอำนาจเปรียบเทียบได้รับคำร้องขอให้เปรียบเทียบแล้ว ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบดำเนินการตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ใน ข้อ 11 ดังต่อไปนี้

- หากผู้มีอำนาจเปรียบเทียบพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นคดีที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้และสมควรเปรียบเทียบ โดยเห็นว่าผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดไม่ควรถูกดำเนินคดีทางศาลหรือได้รับโทษ ถึงจำคุก ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบดำเนินการเปรียบเทียบให้แล้วเสร็จโดยไม่ชักช้าและแจ้งให้ผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดนำเงินค่าปรับมาชำระให้แล้วเสร็จภายใน 15 วันนับแต่วันที่มีคำสั่งให้เปรียบเทียบ ถ้าผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระเงินค่าปรับได้ภายในกำหนดเวลา ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีต่อไป
- หากผู้มีอำนาจเปรียบเทียบพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นคดีที่ไม่มีอำนาจเปรียบเทียบได้หรือไม่สมควรเปรียบเทียบ ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีต่อไป กรณีที่ไม่สมควรเปรียบเทียบตามความใน (2) ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบพิจารณาจากลักษณะหรือพฤติการณ์ของผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดและการกระทำผิด เช่น มีการกระทำความผิดเป็นกระบวนกร มีการกระทำความผิดซ้ำซาก ผลของความเสียหายที่เกิดขึ้น พฤติการณ์ที่แสดงให้เห็นว่าผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดตั้งใจปฏิบัติอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย

เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดชำระเงินค่าปรับแล้ว ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบออกใบเสร็จรับเงิน โดยให้ผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญที่ตอนล่างของใบเสร็จรับเงินและที่สำเนาใบเสร็จรับเงินนั้นด้วย เพื่อแสดงว่าผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดได้รับทราบและตรวจความถูกต้องแล้ว พร้อมทั้งส่งมอบใบเสร็จรับเงินต้นฉบับให้แก่ผู้ต้องหาหรือผู้กระทำความผิดรับไปและให้ถือว่าคดีอาญาเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ทั้งนี้ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 13

ทั้งนี้ในการเปรียบเทียบปรับ ระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบถือหลักเกณฑ์และกำหนดเงินค่าปรับตามบัญชีอัตราการเปรียบเทียบ (แบบ ปท.๑) ทำยระเบียบนี้ ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 8 ซึ่งตามบัญชีอัตราการเปรียบเทียบปรับแนบทำระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ว่าด้วย

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ได้กำหนดอัตราค่าปรับกำหนดให้เปรียบเทียบปรับเป็นลักษณะขั้นบันไดเป็น 3 กล่าวคือ หากกระทำความผิดครั้งที่ 1 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 3,000 บาท หากกระทำความผิดครั้งที่ 2 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 6,000 บาท และหากกระทำความผิดเป็นครั้งที่ 3 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 10,000 บาท

2.4 งานศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ในเรื่องพฤติกรรมการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญของสังคมไทย หากแต่ในประเทศไทยยังมีการศึกษาเรื่องดังกล่าวไม่มากนัก โดยเฉพาะในแง่ของประสิทธิผลที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย อย่างไรก็ตามจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องพบว่าผู้ทำการศึกษาในเรื่องดังกล่าวอยู่บ้าง ดังต่อไปนี้

เนื่อพร เล็กเฟื่องฟู และคณะ (2559) ได้ทำการศึกษาถึงสถานการณ์การบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในสถานที่ที่ผิดกฎหมาย พบว่า นักตี้มนิยมบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนถนน พุดปาด หรือบนรถมากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 9.33 โดยคำนวณจากฐานของจำนวนนักตี้มปัจจุบัน ไม่ใช่ประชากรทั้งหมด

วรรณมา พัฒนาศิริ (2555) ได้ทำการศึกษาทางด้านกระบวนการยุติธรรมกับการแก้ไขปัญหามาแล้วขับ โดยเห็นว่าผู้พิพากษาส่วนใหญ่เคยตัดสินคดีมาแล้วไม่ขับโดยจะทำการตรวจสอบประวัติการกระทำความผิดซ้ำของจำเลยเพื่อทราบประวัติของจำเลยใช้ประกอบดุลพินิจในการกำหนดโทษ แต่เนื่องจากว่าในแต่ละวันจะมีคดีมาแล้วขับฟ้องเป็นจำนวนมาก ทำให้ไม่มีเวลาตรวจสอบและเห็นว่าเป็นคดีเล็กน้อยซึ่งตามปกติโจทก์จะไม่ได้ขอให้บวกโทษหรือเพิ่มโทษ การตัดสินคดีมาแล้วขับจะพิพากษาให้คุมความประพฤติ อย่างไรก็ตามในเรื่องปัญหาในเรื่องมาแล้วขับนั้น ศาลเป็นเพียงสถาบันปลายน้ำ และหากคดีมาแล้วขับเกิดขึ้นในเขตศาลที่เป็นทางผ่าน ซึ่งคนขับรถไม่ได้มีพื้นที่อยู่ในจังหวัดนั้นๆ การตรวจสอบประวัติผู้ขับชี่ว่าเคยมีประวัติมาแล้วขับหรือไม่ก็จะเป็นการยากเนื่องจากปัญหาความล่าช้าในการตรวจสอบ อีกทั้งปัญหาในเรื่องระบบการคุมความประพฤติที่ยังไม่ได้ผลเท่าที่ควร เนื่องจากผู้ถูกคุมประพฤติที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ของการคุมประพฤติ จะต้องจัดให้มีการคุมประพฤติในเขตพื้นที่ที่ผู้ขับชี่นั้นมียุติอำนาจ

อุษา บิ๊กกินส์ (ม.ป.ป.) ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมมาแล้วขับ และการเปิดรับสื่อของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการมาแล้วขับของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงพฤติกรรมมาแล้วขับของเพื่อนสนิท โดยเหตุผลที่ทำให้เกิดพฤติกรรมมาแล้วขับ ได้แก่ ผู้ขับชี่ไม่ได้ระวังว่าตนเองจะเมา ผู้ขับชี่รู้สึกมั่นใจมากขึ้นหลังจากตี้มและคิดว่าสามารถขับชี่ได้ ทั้งๆที่ขับไม่ได้ รวมถึงความคิดหรือหวังว่าจะไม่ถูกจับ นอกจากนี้การที่กฎหมายมีบทลงโทษที่ไม่รุนแรง รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่ต่อเนื่องโดยทำเฉพาะในช่วงเทศกาล รวมถึงทัศนคติของสังคมไทยที่มีความเชื่อว่าการมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายอย่างไร ก็เป็นสาเหตุที่สำคัญที่ทำให้อุบัติเหตุจรรยาจรจากการมาแล้วขับไม่ลดลง

ไวพจน์ กุลลาชัย (2555) กล่าวว่า การตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย อย่างไรก็ตามกฎหมายของประเทศไทยยังไม่มีกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ดังนั้น บุคคลที่ตี้มหนักกับตี้มน้อย หรือ ทำผิดบ่อยและทำผิดครั้งแรก จะได้รับโทษเท่าเทียมกัน ด้วยเหตุนี้จึงสมควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด รวมถึงควรปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดมากขึ้นโดยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้นโดยการบังคับใช้กฎหมายควรคำนึงถึงประเด็นสิทธิมนุษยชนให้มากขึ้น

2.5 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนพาหนะภายใต้อิทธิพลของการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในต่างประเทศ

นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่า ในต่างประเทศก็ได้มีการทำการศึกษาในประเด็นดังกล่าวด้วยเช่นกัน โดย H.J. Walls and Alistair Brownlie (1985) กล่าวว่า แอลกอฮอล์จะผ่านเข้าสู่กระเพาะอาหารและลำไส้ (duodenum) เข้าสู่กระแสเลือดซึ่งจะถูกนำต่อไปที่ตับ แอลกอฮอล์ที่อยู่ในกระแสเลือดจะเดินทางต่อจากตับไปที่หัวใจ เข้าสู่ระบบการไหลเวียนของโลหิต ซึ่งท้ายที่สุดจะนำไปสู่สมอง ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า แอลกอฮอล์ออกฤทธิ์กับระบบสมองโดยผ่านทางระบบการไหลเวียนของกระแสเลือดในร่างกาย

Drinkaware (2016) ซึ่งเป็นองค์กรเอกชนไม่แสวงกำไรเพื่อรณรงค์การให้ความรู้เกี่ยวกับการบริโภคแอลกอฮอล์ในประเทศสหราชอาณาจักรสรุปผลของแอลกอฮอล์ที่มีต่อการขับเคลื่อนพาหนะว่าแอลกอฮอล์ทำให้การทำงานของร่างกายบางอย่างที่จำเป็นต้องใช้ในการขับเคลื่อนพาหนะเสื่อมสมรรถภาพลง อันได้แก่

- แอลกอฮอล์ทำให้ใช้เวลานานขึ้นกว่าที่ข้อมูลจากการมองเห็นด้วยตาจะเดินทางสู่สมองเพื่อการรับรู้
- แอลกอฮอล์ทำให้การประมวลผลข้อมูลของสมองยากขึ้น
- แอลกอฮอล์ทำให้การสั่งงานจากสมองไปยังกล้ามเนื้อช้าลงเป็นเหตุให้ปฏิกิริยาตอบสนองของร่างกายต่อเหตุการณ์ช้าลง (อย่างเช่น การเห็นอะไรบางอย่างวิ่งตัดหน้ารถ ถ้าไม่ดื่มแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่อาจมีปฏิกิริยาเหยียบเบรคหยุดรถได้ทัน แต่ถ้าอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่อาจตอบสนองด้วยการเหยียบเบรคไม่ทันและชนสิ่งที่วิ่งตัดหน้ารถนั้น)

นอกจากนี้ผลการทดลอง J. Todd Arnedt และคณะ (2001) ที่ทดลองผลของแอลกอฮอล์กับการขับกับผู้ขับขี่ชายจำนวน 18 คนอายุระหว่าง 19-35 ปี ด้วยระดับแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดที่ต่างกัน 3 ระดับ (อันได้แก่ 0.00 0.05 และ 0.08 %) กับเครื่องจำลองการขับรถยนต์ พบว่าความง่วงนอนของผู้ขับขี่จะสูงขึ้นเมื่อปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมีความเข้มข้นขึ้น นอกจากนี้การเปลี่ยนช่องทางจราจร การเปลี่ยนระดับความเร็วของยานพาหนะ และการขับขึ้นนอกเส้นทางจราจรที่สูงขึ้นด้วย ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์มีแนวโน้มและความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) ระบุว่า การดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับยานพาหนะเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยเฉพาะอุบัติเหตุรถชนกัน และเป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บและการเสียชีวิต

โดยความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุรถชนกันจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้ขับขี่ สูงกว่า 0.04% ดังนั้นกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ห้ามมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกินกว่า 0.05% หรือต่ำกว่าจึงเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการลดจำนวนของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการดื่มแล้วขับ การบังคับใช้จุดตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ และการสุ่มตรวจปริมาณแอลกอฮอล์จากเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์โดยการเป่าหน้าว่าเป็นมาตรการที่ได้ผลเนื่องจากสามารถลดอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับลงถึง 20% และคุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย หรือ ผู้ขับขี่มือใหม่นั้นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจะยิ่งสูงขึ้นกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์เมื่ออยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ดังนั้นกฎหมายควรที่จะกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดสำหรับกรณีผู้ขับขี่ที่อายุน้อย หรือผู้ขับขี่มือใหม่ให้น้อยกว่า 0.02% จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการดื่มแล้วขับถึง 24% (WHO : 2016)

เพื่อให้สามารถที่จะเข้าใจมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตลอดจนวิธีการในการดำเนินการกับผู้ที่มีพฤติกรรมดังกล่าวได้อย่าง

ครอบคลุมยิ่งขึ้น งานวิจัยนี้จึงเลือกที่จะทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวในเรื่องนี้ในประเทศต่างๆ จำนวน 3 ประเทศ อันได้แก่

1. ประเทศสหราชอาณาจักร (ศึกษาเฉพาะประเทศอังกฤษและเวลส์)¹
2. ประเทศแคนาดา
3. ประเทศญี่ปุ่น

โดยทั้ง 3 ประเทศล้วนเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว (developed country) และเป็นสมาชิกขององค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development หรือ OECD) และแต่ละประเทศเป็นตัวแทนของทวีปต่างๆ โดยประเทศอังกฤษและเวลส์เป็นตัวแทนของทวีปยุโรป ประเทศแคนาดาเป็นตัวแทนของทวีปอเมริกาเหนือ และประเทศญี่ปุ่นเป็นตัวแทนของทวีปเอเชีย โยในรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 ขอนำเสนอเฉพาะในส่วนของกฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักร ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.5.1 ประเทศสหราชอาณาจักร

ข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุไว้ในรายงาน Global status report on alcohol and health ที่เผยแพร่ในปี 2014 ว่าในปี 2010 ประเทศสหราชอาณาจักรมีการบริโภคแอลกอฮอล์อยู่ที่ 13.8 ลิตร (WHO : 2015) และจากข้อมูลของ OECD ที่เผยแพร่ในปี 2016 ระบุว่าในปี 2014 ระบุว่ามีการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสหราชอาณาจักรโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 9.4 ลิตรต่อคน (OECD : 2016)

จากข้อมูลของ WHO ระบุว่าในปี 2012 ประเทศสหราชอาณาจักรมีอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแอลกอฮอล์รวมทั้งสิ้น 23.3% (WHO : 2014)

โดยกฎหมายที่สำคัญของประเทศอังกฤษในเรื่องของการควบคุมพฤติกรรมของผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ The Road Traffic Act 1988 ซึ่งมาสาระสำคัญที่พอสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. บุคคลใดที่กำลังขับ หรือ พยายามที่จะขับขี่ยานพาหนะบนถนน หรือในที่สาธารณะโดยที่มีสภาพไม่เหมาะสมสำหรับการขับอันเนื่องมาจากการดื่ม (รวมถึงยา) ถือว่ามีความผิด ตลอดจนบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการขับขี่ยานพาหนะที่อยู่บนถนน หรือในที่สาธารณะ มีสภาพไม่เหมาะสมสำหรับการขับอันเนื่องมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก็ถือว่ามีความผิดเช่นกัน ดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 4

2. บุคคลใดที่ขับ พยายามขับ หรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการขับขี่ยานพาหนะที่อยู่บนถนน หรือสถานที่สาธารณะ จะมีความผิดหากปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ เลือด หรือ ปัสสาวะ เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 5

3. เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการขอให้ผู้ขับขี่ทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ โดยให้เป็นอำนาจของเจ้าหน้าที่จราจร (Traffic Officer) หากผู้ขับขี่ขี่ยานพาหนะปฏิเสธไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุผลอันควร ก็จะเป็นความผิดเช่นกัน โดยการกำหนดให้การทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์โดยลมหายใจนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการ screening breath test ตามท้องถนน โดยใช้เครื่อง breathalyzer ถ้าผู้ขับขี่ขี่ยานพาหนะไม่ยอมเป่า หรือเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่มีความบกพร่องในการขับรถ ก็จะถูกนำตัวไปสถานีตำรวจเพื่อให้เป่าโดยใช้เครื่อง

1 ประเทศสหราชอาณาจักรประกอบไปด้วย 4 ประเทศ อันได้แก่ ประเทศอังกฤษ ประเทศเวลส์ ประเทศสกอตแลนด์ และประเทศไอร์แลนด์เหนือ โดยประเทศอังกฤษและประเทศเวลส์ใช้กฎหมายร่วมกัน ในขณะที่ประเทศสกอตแลนด์ และประเทศไอร์แลนด์เหนือมีกฎหมายแยกต่างหากของตนเอง การวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาเฉพาะมาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษและเวลส์เท่านั้น

ตรวจจับที่มีความเข้มข้นกว่าอีก 2 ครั้ง หากเป่าแล้วพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ยังสามารถที่จะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ตัวอย่างเลือด หรือ ปัสสาวะแทนได้ แต่หากผลออกมาว่าปริมาณเกิน ก็จะต้องถูกดำเนินคดี ทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6

โดยที่ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด จะมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 11 ดังต่อไปนี้

- (a) 35 ไมโครกรัมของแอลกอฮอล์ต่อ 100 มิลลิลิตร วัดจากลมหายใจ
- (b) 80 ไมโครกรัมของแอลกอฮอล์ต่อ 100 มิลลิลิตร วัดจากเลือด
- (c) 107 ไมโครกรัมของแอลกอฮอล์ต่อ 100 มิลลิลิตร วัดจากปัสสาวะ

4. ในเรื่องบทกำหนดโทษสำหรับการดื่มแล้วขับ (Drinkaware : 2016) แบ่งเป็น 3 ประเภท กล่าวคือ โทษปรับ โทษห้ามขับขี่ยานพาหนะ และโทษจำคุก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะความร้ายแรงของการกระทำ ความผิด ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

- ไม่สามารถรับผิดชอบในการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่แอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่อยู่ในสภาพที่ขับได้จากการดื่ม มีโทษจำคุก 3 เดือน หรือ ปรับ 2500 ปอนด์ หรือ ห้ามขับรถ
- ขับขี่ หรือ พยายามจะขับขี่ ในขณะที่แอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่อยู่ในสภาพที่ขับได้จากการดื่ม มีโทษจำคุก 6 เดือน หรือ ปรับ โดยไม่มีอัตราขั้นต่ำ หรือ ห้ามขับรถอย่างน้อย 1 ปี ซึ่งจะเพิ่มเป็น 3 ปี หากพบว่าเป็นกระทำความผิดซ้ำในรอบ 10 ปี
- ไม่ยอมเป่า หรือให้ตัวอย่างเลือดและปัสสาวะเพื่อตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ มีโทษจำคุก 6 เดือน หรือ ปรับ โดยไม่มีอัตราขั้นต่ำ หรือ ห้ามขับรถอย่างน้อย 1 ปี
- ทำให้ผู้อื่นตายจากการขับรถโดยประมาทภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ ถือเป็นการกระทำความผิดร้ายแรง มีโทษจำคุก 14 ปี หรือ ปรับ โดยไม่มีอัตราขั้นต่ำ หรือ ห้ามขับรถอย่างน้อย 2 ปี หรือต้องไปสอบใบขับขี่ที่ขยายออกไปก่อนจะได้รับใบขับขี่คืน

สำหรับผู้กระทำความผิดที่มีความเสี่ยงสูง (high risk offender) จะต้องผ่านการตรวจทางการแพทย์ก่อนที่จะได้รับใบขับขี่คืนหลังจากพ้นโทษการห้ามขับขี่ โดยผู้ที่ถือว่ามีความเสี่ยงสูงคือ

- กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่ 2 ครั้งในรอบระยะเวลา 10 ปี
- ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ 87.5 มิลลิกรัม ต่อ 100 มิลลิลิตร (ลมหายใจ) / 200 มิลลิกรัม มิลลิกรัม ต่อ 100 มิลลิลิตร (เลือด) / 267.5 มิลลิกรัม ต่อ 100 มิลลิลิตร (ปัสสาวะ)
- ปฏิเสธที่จะให้ตำรวจตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ เลือด และปัสสาวะ
- ปฏิเสธที่จะให้ตัวอย่างเลือดเพื่อตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ เช่น เอาตัวอย่างเลือดขณะไม่ได้สติ

2.5.2 ประเทศแคนาดา

ข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุไว้ในรายงาน Global status report on alcohol and health ที่เผยแพร่ในปี 2014 ว่าในปี 2010 ประเทศแคนาดาอยู่ที่ 13.2 ลิตร (WHO : 2015) และจากข้อมูลของ OECD ที่เผยแพร่ในปี 2016 ระบุว่าในปี 2014 ระบุว่าค่าเฉลี่ยการบริโภคแอลกอฮอล์อยู่ที่ 8.0 ลิตรต่อคน (OECD : 2016)

จากข้อมูลของ WHO ระบุว่าในปี 2012 ประเทศแคนาดามีอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแอลกอฮอล์รวมทั้งสิ้น 18.6% (WHO : 2014)

สำหรับในประเทศแคนาดา ได้มีการกำหนดให้การขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ความสามารถในการขับขี ลดลงเพราะแอลกอฮอล์นั้น ถือว่าเป็นความผิดอาญาที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของแคนาดา ดังมี รายละเอียดต่อไปนี้

1. ผู้ใดที่ปฏิบัติการ (operate) ใดๆ กับยานพาหนะ ดุแล หรือควบคุมยานพาหนะดังกล่าว ไม่ว่า ยานพาหนะนั้นจะเคลื่อนไหวยู่หรือไม่

(a) ในระหว่างที่ความสามารถในการปฏิบัติการต่อยานพาหนะของผู้นั้นลดลงด้วย แอลกอฮอล์ หรือยาเสพติด หรือ

(b) ได้บริโภคแอลกอฮอล์ในปริมาณที่ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้นั้น เกิน 80 มิลลิกรัมแอลกอฮอล์ต่อปริมาณเลือด 100 มิลลิลิตร

ถือว่าผู้ที่ได้กระทำความผิดทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 253 (1)

2. หากเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย (peace officer) มีเหตุอันควรต้องสงสัยว่าผู้ใดมีแอลกอฮอล์ รวมถึงยาเสพติดอื่นอยู่ในร่างกาย และผู้นั้นได้ปฏิบัติการกับยานพาหนะ ภายในระยะเวลา 3 ชั่วโมงก่อนหน้า นั้น ไม่ว่ายานพาหนะนั้นจะอยู่ในการเคลื่อนไหวยู่หรือไม่ เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจร้องขอให้ผู้นั้นปฏิบัติตาม มาตรา 254 (2) (b) ในกรณีที่มีข้อสงสัยว่าผู้นั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ที่เกินกำหนดอยู่ในร่างกาย กล่าวคือ สามารถร้อง ขอให้ผู้นั้นให้มอบตัวอย่างลมหายใจทันทีเพื่อจะนำไปทำการวิเคราะห์ตรวจสอบอย่างเหมาะสมโดยเครื่องมือ ตรวจสอบที่ได้รับการรับรอง นอกจากนี้ตามมาตรา 254 (2) (5) ยังได้กำหนดว่า ผู้ที่ปฏิเสธไม่ยอมให้ตรวจสอบ หายใจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ หากไม่มีข้ออ้างที่สมเหตุผล ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดเช่นกัน

3. ในเรื่องของการกำหนดโทษนั้น ได้มีการบัญญัติไว้ดังต่อไปนี้

- ถ้าการกระทำความผิดดำเนินคดีโดย indictment (การดำเนินคดีโดยมีคณะลูกขุน) หรือถูก ลงโทษโดย summary conviction (การตัดสินคดีในศาล magistrate โดยไม่ต้องมีลูกขุน) บทลงโทษขั้นต่ำ ได้แก่
 - สำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก โทษปรับไม่น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์แคนาดา
 - สำหรับการกระทำความผิดครั้งที่สอง จำคุกไม่น้อยกว่า 30 วัน
 - สำหรับการกระทำความผิดในครั้งถัดๆมา จำคุกไม่น้อยกว่า 120 วัน
- ในกรณีการกระทำความผิดดำเนินคดีโดย indictment (การดำเนินคดีโดยมีคณะลูกขุน) โทษจำคุกสูงสุดไม่เกิน 5 ปี
- ในกรณี ถูกลงโทษโดย summary conviction (การตัดสินคดีในศาล magistrate โดยไม่ ต้องมีลูกขุน) โทษจำคุกสูงสุดไม่เกิน 18 เดือน
- ผู้ใดที่กระทำความผิดตามมาตรา 253 (1) (a) ซึ่งเป็นความผิดฐานปฏิบัติการกับยานพาหนะ โดยความสามารถในการปฏิบัติการลดลงเพราะแอลกอฮอล์ และเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อ ร่างกายผู้อื่น ผู้กระทำจะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี
- ผู้ที่กระทำความผิดตามมาตรา 253(1) (b) (มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่าที่ กฎหมายกำหนด) ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายผู้อื่น จะได้รับโทษ จำคุกไม่เกิน 10 ปี
- ผู้ใดกระทำความผิดตาม 254 (5) (ปฏิเสธไม่ยอมให้วัดปริมาณแอลกอฮอล์) และในเวลาที่ได้ กระทำความผิดนั้น รู้ หรือควรได้รู้ว่าการปฏิบัติการกับ ดุแล หรือควบคุมยานพาหนะจะ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายผู้อื่น จะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี

- ผู้ใดที่กระทำความผิด ตามมาตรา 253 (1) (a) และเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิต ได้รับโทษจำคุกตลอดชีวิต ทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 255 (3)
- ผู้ที่กระทำความผิดตามมาตรา 253(1) (b) ซึ่งเป็นความผิดฐานมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่าที่กฎหมายกำหนด) ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งนำไปสู่ความตายของผู้อื่น จะได้รับโทษจำคุกตลอดชีวิต
- ผู้ใดกระทำความผิดตาม 254 (5) ซึ่งเป็นความผิดฐานปฏิเสธไม่ยอมให้วัดปริมาณแอลกอฮอล์ และในเวลาที่ได้กระทำความผิดนั้น รู้ หรือควรรู้ว่าการปฏิบัติการกับ ดุแล หรือควบคุมยานพาหนะจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งนำไปสู่ความตายของผู้อื่น จะได้รับโทษจำคุกตลอดชีวิต
- สำหรับในเรื่องของการระงับใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะนั้น หากพบว่าผู้ขึ้นกระทำความผิดผู้ขึ้นจะถูกระงับการใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และจะต้องเข้าโปรแกรมต่างๆเพื่อที่จะได้ใบอนุญาตขับขี่คืน ซึ่งระยะเวลาและรายละเอียดของการที่จะให้ได้ใบอนุญาตขับขี่คืนนั้นขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมณฑลในประเทศแคนาดา

2.5.3 ประเทศญี่ปุ่น

ข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุไว้ในรายงาน Global status report on alcohol and health ที่เผยแพร่ในปี 2014 ว่าในปี 2010ประเทศญี่ปุ่นอยู่ที่ 10.4ลิตร (WHO : 2015) และจากข้อมูลของ OECD ที่เผยแพร่ในปี 2016 ระบุว่าในปี 2014 ระบุว่าค่าเฉลี่ยการบริโภคแอลกอฮอล์อยู่ที่ 7.1ลิตรต่อคน (OECD : 2016)

จากข้อมูลของWHO ระบุว่าในปี 2012 ประเทศญี่ปุ่นมีอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแอลกอฮอล์รวมทั้งสิ้น 14.1% (WHO : 2014)

สำหรับกฎหมายเรื่องดื่มแล้วขับในประเทศญี่ปุ่นนั้น อยู่ใน Road Traffic Act (道路交通法 - Doro Kotsu Ho) ซึ่งมีการแก้ไขในปี 2013 โดยการแก้ไขนี้เพื่อลดปริมาณแอลกอฮอล์ตามกฎหมายให้ต่ำลง และเพิ่มโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน

สำหรับการดื่มแล้วขับตามกฎหมายญี่ปุ่นนั้นแบ่งออกเป็น 2 ฐานความผิด คือ

การขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ (driving under influence of alcohol) (酒気帯び運転 - shuki obi unten) หมายถึงการขับขี่ยานพาหนะโดยผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด 0.03% หรือมากกว่า ถือว่าเป็นความผิดตาม มาตรา 65 วรรค 1 และมาตรา 117 ส่วนที่ 2-2 หมายเลข 3 ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 500,000 เยน (Makoto Saito and et.al : 2015)

การขับขี่ยานพาหนะในขณะมีเมามา (Drunk Driving) (酒酔い運転 - sake yoi unten) หมายถึงการขับขี่ยานพาหนะโดยผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด 0.03% หรือมากกว่า ถือว่าเป็นความผิดตาม มาตรา 65 วรรค 1 และมาตรา 117 ส่วนที่ 2 หมายเลข 1 ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 10,00,000 เยน (Makoto Saito and et.al : 2015)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 รูปแบบการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative)

3.2 พื้นที่ ประชากร ขนาดตัวอย่าง และการเลือกตัวอย่าง

ศึกษาพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งกลุ่มประชากรในการศึกษาออกเป็นสองกลุ่ม ดังนี้

3.2.1 ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2.1 และ 2.2 พื้นที่ศึกษา คือ สถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 89 สถานี ประชากรในการศึกษาคือข้อมูลบันทึกจากเจ้าพนักงานตำรวจ โดยการเก็บข้อมูลเอกสาร (Documentary research) เอกสารบันทึกจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นระยะเวลา 12 เดือน

3.2.2 ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2.3 และข้อ 2.4 เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ผู้พิพากษา พนักงานอัยการ เจ้าพนักงานคุมประพฤติ นักวิชาการ นักกฎหมายที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญในเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพฤติกรรมกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขนาดตัวอย่างประมาณ 8 ถึง 12 คน

3.3 เครื่องมือ/แบบเก็บข้อมูล

เครื่องมือในการเก็บข้อมูล แบ่งเป็นสองลักษณะคือ

1. แบบสอบถาม
2. แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ จะใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ลักษณะ โดยแบ่งตามประเภทของกลุ่มประชากรที่ต้องการทำการเก็บข้อมูล ดังต่อไปนี้

- เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเก็บข้อมูลจาก ผู้พิพากษา พนักงานอัยการ เจ้าพนักงานคุมประพฤติ นักวิชาการ นักกฎหมายที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญในเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพฤติกรรมกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยการใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview)
- เก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจาก ตั๋วบทกฎหมาย แนวความคิด ทฤษฎี หนังสือ บทความทางวิชาการ ตลอดจนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ รวมถึงเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศ โดยนำข้อมูลที่ได้มาศึกษาวิเคราะห์ในลักษณะของการเขียนเชิงพรรณนา (Descriptive and analytical approach) เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนวทางที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

รูปแบบของการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยใช้ในการวิเคราะห์เนื้อหาในลักษณะของการเขียนเชิงพรรณนา (Descriptive and analytical approach) เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนวทางที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

บทที่ 4

ผลการศึกษาระดับใช้กฎหมายในกรณีดื่มแล้วขับ รวมทั้งโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

จากการสำรวจและศึกษาสถานการณ์ในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายในกรณีดื่มแล้วขับ รวมทั้งโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล โดยในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คณะผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการสำรวจสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล ตลอดจนศึกษาถึงความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 รวมถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เพื่อทราบถึงปัญหาอันเกิดขึ้นจากการบังคับใช้ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนศึกษาถึงสาเหตุและแนวทางในการควบคุมที่เหมาะสมโดยอาศัยหลักเกณฑ์ทางอาชญาวิทยา รวมถึงศึกษาเปรียบเทียบกับแนวทางการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่ยานพาหนะในต่างประเทศ โดยในการศึกษาครั้งนี้คณะผู้วิจัยได้แบ่งผลของการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยเป็น 2 หัวข้อใหญ่ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 การศึกษาเพื่อสำรวจสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และเพื่อสำรวจสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

ในการศึกษาหัวข้อดังกล่าว คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสาร (Documentary research) ต่างๆ ในช่วงระยะเวลา 12 เดือน โดยใช้ระยะเวลาตามปีงบประมาณ 2558 (1 ตุลาคม 2558 – 30 กันยายน 2559) โดยแบ่งข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ 4 แหล่งข้อมูล กล่าวคือ

4.1.1 ข้อมูลการตั้งจุดตรวจจุดสกัดของเจ้าพนักงานตำรวจ ในกรณีการตั้งจุดตรวจจุดสกัดเพื่อตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต จากเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนรวมทั้งสิ้น 89 สถานี

4.2.2 ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ จากกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล

4.2.3 ข้อมูลสถิติการถูกคุมประพฤติจากความผิดฐานเมาสุราในขณะขับขี่ยานพาหนะจากกรมคุมประพฤติ

4.2.4 ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการดื่มสุรา 1 ตุลาคม 2558 ถึง 30 กันยายน 2559 จากสำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน

ดังมีรายละเอียดผลการศึกษาดังต่อไปนี้

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ จากกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 – 30 กันยายน 2559 พบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่รับแจ้งทั้งหมดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 – 30 กันยายน 2559 มีจำนวนลดลงกว่าข้อมูลจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่รับแจ้งทั้งหมดในปี 2558 และเมื่อแยกทำการศึกษาสเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็พบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีอาการมึนเมา ก็พบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการมีเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 – 30 กันยายน 2559 มีจำนวนลดลงจากในปี 2558 เช่นเดียวกัน รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ

ปี พ.ศ.	จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่รับแจ้งทั้งหมด	สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
1 มกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2558	26,675 คดี	เมาสุรา 554 ราย
1 มกราคม 2559 – 30 กันยายน 2559	20,846 คดี	เมาสุรา 124 ราย

ข้อมูลจากกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล

จากข้อมูลการตั้งจุดตรวจจุดสกัดของเจ้าพนักงานตำรวจ ในกรณีการตั้งจุดตรวจจุดสกัดเพื่อตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต ของสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนรวมทั้งสิ้น 89 สถานีพบว่า ในช่วงเดือนตุลาคม 2558 – เดือนมกราคม 2559 ได้มีการตั้งจุดตรวจจุดสกัดระดับแอลกอฮอล์ในระดับที่ค่อนข้างมากเมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตามในส่วนของผู้ถูกจับกุมข้อหาขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุราก็ยังคงมีจำนวนที่ไม่แตกต่างจากกันมากนัก โดยเฉพาะสถิติการจับกุมในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2558 – เดือนมกราคม 2559 ซึ่งอยู่ในจำนวนที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับในช่วงเดือนอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นช่วงใกล้เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนเมษายน 2559 กลับพบว่าจำนวนผู้ถูกจับกุมในข้อหาขับขี่ยานพาหนะเมาสุราก็กลับมีจำนวนที่ไม่สูงมากนัก เนื่องจากแม้ว่าในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ แต่เนื่องจากการเก็บข้อมูลครั้งนี้เป็นการเก็บข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนมักจะนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวตามต่างจังหวัด ส่งผลให้จำนวนตัวเลขผู้ถูกจับกุมในข้อหาขับขี่ยานพาหนะเมาสุราไม่สูงมากนัก รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนการตั้งจุดตรวจวัดและผู้ถูกจับกุมข้อหาขับขีรถในขณะเมาสุรา

เดือน/ปี	จำนวนจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์	จำนวนผู้ถูกจับกุมข้อหาขับขีรถในขณะเมาสุรา
ตุลาคม 2558	118	118
พฤศจิกายน 2558	110	292
ธันวาคม 2558	105	350
มกราคม 2559	108	246
กุมภาพันธ์ 2559	51	112
มีนาคม 2559	27	142
เมษายน 2559	26	127
พฤษภาคม 2559	26	67
มิถุนายน 2559	76	81
กรกฎาคม 2559	26	87
สิงหาคม 2559	27	96
กันยายน 2559	26	84

ข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาล 89 สถานีตั้งตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2558 ถึง เดือนกันยายน 2559

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ทำการเก็บข้อมูลสถิติการคุมความประพฤติผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถในขณะมีเมาสุราจากกรมคุมประพฤติ ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงยุติธรรม ที่ทำหน้าที่ในการแก้ไข ฟื้นฟู ผู้กระทำความผิด รวมถึงผู้ติดยาเสพติด โดยมีอำนาจในการสืบเสาะ พิสูจน์ ควบคุม สอดส่อง แก้ไข ฟื้นฟู และสงเคราะห์ผู้กระทำความผิดในชั้นก่อนฟ้อง ชั้นพิจารณาคดีของศาล และภายหลังจากที่ศาลมีคำพิพากษา ซึ่งสถิติดังกล่าวสามารถนำมาใช้อธิบายถึงจำนวนของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีขับรถในขณะเมาสุราที่ถูกจับกุมและดำเนินคดีโดยทางศาล อย่างไรก็ตามจากการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลในเชิงลึกพบว่า การกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ไม่ได้มีการดำเนินคดีในชั้นศาลดังที่ได้นำเสนอในส่วนต่อไป ดังนั้นในตารางสถิติดังกล่าวจึงแสดงไว้แต่เพียงการกระทำความผิดในกรณีเมาแล้วขับตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เท่านั้น ซึ่งจากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าปริมาณคดีที่ถูกคุมประพฤติในปี 2558 รวมทั้งสิ้น 55,222 คดี โดยแบ่งเป็นการกระทำความผิดในกรณีขับรถในขณะเมาสุราจำนวน 47,950 คดี และในปี 2559 ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2559 รวม 36,583 คดี โดยแบ่งเป็นการกระทำความผิดในกรณีขับรถในขณะเมาสุราจำนวน 31,607 คดี ซึ่งจะเห็นได้ว่าแม้การคุมประพฤติผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีขับรถขณะเมาสุราจะมีจำนวนที่ลดลง แต่อย่างไรก็ตามเมื่อคิดเป็นสัดส่วนแล้วจะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดดังกล่าวยังเป็นการกระทำความผิดที่อยู่ในสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับคดีที่ถูกคุมประพฤติในคดีอื่นๆ รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงสถิติการคุมความประพฤตินักโทษผู้ใหญ่และเด็กในฐานความผิดซ้ำบรรณขณะเฝ้าสุรา

ปี พ.ศ.	คดี	ปริมาณคดีที่ถูกคุมประพฤตินักโทษ	ศาลสั่งทำงานบริการสังคม	หมายเหตุ
1 มกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2558	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 - ซ้ำบรรณขณะเฝ้าสุรา	55,222 47,950	53,800 46,946	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
1 มกราคม 2559 – 30 กันยายน 2559	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 - ซ้ำบรรณขณะเฝ้าสุรา	36,583 31,607	34,198 29,680	

ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ

สำหรับสถิติการคุมประพฤติผู้กระทำความผิดในคดีเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลที่สำคัญ 2 ช่วงเทศกาล คือ เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2558 พบว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้มีจำนวนผู้ถูกคุมประพฤตินักโทษลดลง 266 คดี ในขณะที่ช่วงเทศกาลสงกรานต์กลับมีปริมาณจำนวนผู้ถูกคุมประพฤติเพิ่มสูงขึ้นถึง 1,177 คดี โดยกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่จัดอยู่ในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้คุมประพฤติสูงที่สุด รายละเอียดดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 4 แสดงสถิติการคุมความประพฤตินักโทษผู้กระทำความผิดในคดีเมาแล้วขับช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2559

ปี	ช่วงเวลา	จำนวนผู้ถูกคุมประพฤติ	จังหวัดสูงที่สุด
2559	28 ธันวาคม 2558 – 4 มกราคม 2559	3,471 คดี ลดลง 266 คดี คิดเป็นร้อยละ 14.48	นครพนม 221 คดี กรุงเทพฯ 212 คดี ปทุมธานี 205 คดี

ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ

ตารางที่ 5 แสดงสถิติการคุมความประพฤตินักโทษผู้กระทำความผิดในคดีเมาแล้วขับช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2559

ปี	ช่วงเวลา	จำนวนผู้ถูกคุมประพฤติ	จังหวัดสูงที่สุด
2559	11 – 17 เมษายน 2559	5,228 คดี เพิ่มขึ้น 1,177 คดี คิดเป็นร้อยละ 29.05	กรุงเทพฯ 284 คดี ปทุมธานี 265 คดี สกลนคร 223 คดี

ข้อมูลจากกรมคุมประพฤติ

ในประเด็นของสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพหุคูณจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาลนั้น ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวจากสำนักสาธารณสุขฉุกเฉินซึ่งมีการรวบรวมตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยจำแนกสาเหตุของการประสบอุบัติเหตุจราจร โดยแบ่งลักษณะของข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือในกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป และกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2559 ซึ่งพบว่ามีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการดื่มสุราทั่วประเทศในช่วงเดือนเมษายนเป็นจำนวนสูงที่สุดถึง 11,126 ราย โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป จำนวน 9,150 ราย และในกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี จำนวน 1,976 ราย โดยช่วงระยะเวลาที่มีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและ

เสียชีวิตจากการประสูติเหตุอันเนื่องมาจากการดื่มสุรากล้าดื่บมาคือในเดือนมกราคม และเดือน ธันวาคม เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 5,719 ราย และ 5,718 ราย ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงไว้ในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 แสดงข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการดื่มสุรากล้าดื่บ 1 ตุลาคม 2558 ถึง 30 กันยายน 2559

เดือน/ปี	ดื่มสุรากล้าดื่บ (ราย)	อายุ < 20 ปี ดื่มสุรากล้าดื่บ (ราย)
1 -31 ตุลาคม 2558	399	83
1-30 พฤศจิกายน 2558	512	120
1-31 ธันวาคม 2558	4780	938
1-31 มกราคม 2559	4759	960
1 -29 กุมภาพันธ์ 2559	1263	179
1-31 มีนาคม 2559	1290	224
1-30 เมษายน 2559	9150	1976
1-31 พฤษภาคม 2559	1428	198
1-30 มิถุนายน 2559	1685	222
1-31 กรกฎาคม 2559	1943	312
1-31 สิงหาคม 2559	1817	291
1-30 กันยายน 2559	1885	309

ข้อมูลจาก สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน

<http://ict-pher.moph.go.th/index.php>

- สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

จากการศึกษาถึงสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมถึงจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาลดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นนั้น คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีข้อมูลตลอดจนสภาพปัญหาในเรื่องดังกล่าวที่น่าสนใจ และเห็นสมควรนำมากล่าวถึงไว้ในรายงานการวิจัยฉบับนี้ด้วยกล่าวคือ กรณีปัญหาในทางปฏิบัติคณะผู้วิจัยพบข้อมูลว่า เมื่อมีกรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นแล้วส่วนใหญ่มักจะไม่ได้มีการวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ที่ประสูติเหตุและผู้กระทำความผิดมักจะถูกตั้งข้อกล่าวหาว่าขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือได้รับอันตรายสาหัส ตามฐานความผิดที่ได้มีการกล่าวไว้ในประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งไม่ได้เป็นการถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แต่อย่างไรก็ดี ยกเว้นแต่ในกรณีที่เป็นการเป็นข่าวกฎหมาย หรือเป็นกรณีที่สังคมให้ความสนใจ ซึ่งคล้ายกับเป็นกรณีที่กระแสสังคมช่วยกดดันให้ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์

นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกยังพบข้อมูลที่ว่า ในปัจจุบันเมื่อเกิดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรขึ้นทางโรงพยาบาลที่รับตัวผู้ประสบเหตุจะยังไม่สามารถตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากผู้ประสบเหตุได้ทันที ทั้งนี้เนื่องจากติดขัดด้วยข้อจำกัดทางกฎหมายในเรื่องสิทธิในเนื้อตัวร่างกายของบุคคลในกรณีการเจาะเลือดเพื่อตรวจวัดหาระดับแอลกอฮอล์ ซึ่งหากทางเจ้าพนักงานตำรวจไม่มีหนังสือแจ้งให้ทางโรงพยาบาลเจาะทางโรงพยาบาลก็จะเจาะเองไม่ได้ นอกจากนี้ถึงแม้ว่าทางเจ้าพนักงานตำรวจจะมีอำนาจในการออกหนังสือสั่งการ

เพื่อแจ้งให้ทางโรงพยาบาลดำเนินการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ แต่ที่สุดแล้วก็ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าจะใช้ดุลพินิจในการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์หรือไม่

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณ์เหตุการณ์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“อย่างเช่นกรณี รถชนกันโครม แล้วไม่ได้มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เพราะฉะนั้นเราก็ไม่สามารถที่จะมีข้อหานี้ได้ มันจะแค่ข้อหาขับรถโดยประมาท เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสอะไรอย่างนี้ ถึงแก่ความตายใช่หรือเปล่า ส่วนใหญ่มันเป็นโทษประมาท”

นักวิชาการ

“ส่วนเรื่องเมานี้ก็คงมากำหนดรายละเอียดกันว่ามีแนวปฏิบัติยังไง เพราะ ณ ตอนนีถ้ามว่าโรงพยาบาลอยากจะตรวจแอลกอฮอล์ก็ทำไม่ได้”

นักวิชาการ

“ถ้าจะเจาะเลือดก็ถือเป็นการละเมิดสิทธิ ที่มันมีปัญหาอยู่ ถ้าตำรวจไม่มีหนังสือมาขอให้โรงพยาบาลเจาะ โรงพยาบาลก็ทำไม่ได้ จะถูกฟ้อง แล้วทางตำรวจเองเขาก็บอกว่าเขาเหมือนกับมีหนังสือสั่งการไปแล้วทำให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ จะตรวจหรือเปล่านั้นขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่”

นักวิชาการ

อย่างไรก็ตาม ในประเด็นดังกล่าวมีข้อเสนอว่าควรกำหนดหลักเกณฑ์อนุญาตให้มีการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ทุกรายกรณีการประสบอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นทั้งจากตัวผู้กระทำความผิด หรือตัวผู้เสียหายทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้เนื่องจากในเบื้องต้นนั้นจะยังไม่สามารถที่ระบุได้ว่าฝ่ายใดเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยในทางปฏิบัติการเก็บข้อมูลตัวเลขจะได้จากพฤติกรรมเสี่ยง เช่น เม้า ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โทรศัพท์ขณะขับรถ แต่ข้อมูลดังกล่าวไม่ได้มาจากการตรวจ แต่เป็นการได้มาจากนางพยาบาลได้กลิ่นแอลกอฮอล์เวลาที่ถูกนำตัวส่งโรงพยาบาล หรือจากการสังเกตอาการ รวมถึงตัวผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือญาติเป็นผู้แจ้งแต่ไม่ได้มีการตรวจ แต่อย่างไรก็ตามด้วยข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ อุปกรณ์เครื่องมือ และบุคลากร จึงควรตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์เฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงแล้วมีผู้บาดเจ็บรุนแรง หรือเสียชีวิต แต่ในอีกด้านหนึ่งก็ยังคงมีข้อถกเถียงอยู่ในประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากกรณีดังกล่าว ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนว่าหน่วยงานใดที่ควรจะเป็นผู้รับผิดชอบ ทั้งนี้เนื่องจากการตรวจในลักษณะดังกล่าวไม่ใช่การตรวจรักษา

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณ์เหตุการณ์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“คือมันจะมีพฤติกรรมเสี่ยง สมมติว่าเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาตุ้ม แล้วข้อมูลนี้จะมีเฉพาะคนใช้ Admit มีแค่บาดเจ็บรุนแรง เขาก็จะมีพฤติกรรมเสี่ยง มีช่องพฤติกรรมเสี่ยง ก็จะมีเม้า ไม่สวมหมวก

ไม่คาดเข็มขัด ใช้โทรศัพท์อะไรอย่างนี้ ไข้ยา เราก็จะแยกกันตรงนี้ แต่ถามว่าได้จากการตรวจใหม่ ไม่ใช่ อันนี้จะได้จากพยาบาลได้กลิ่นเวลามาที่โรงพยาบาล พยาบาลได้กลิ่นแอลกอฮอล์ หรือว่ามีอาการ คนไข้บอกหรือญาติบอก อะไรอย่างนี้ แต่ไม่ได้ตรวจ”

นักวิชาการ

“อยากจะมีข้อเสนอว่าให้ตรวจทุกรายที่ ให้ตรวจผู้ขับขี้นะ ให้ตรวจผู้ขับขี้นะ ทั้งผู้กระทำผิด ผู้ถูกกระทำ หรือเป็นผู้กระทำนี้ทั้งสองฝ่าย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแล้วมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ก็คือ Admit หรือเสียชีวิต ให้ตรวจทุกราย แต่ถ้าเอาทุกรายที่เกิดอุบัติเหตุมันจะเยอะไป”

กรมคุมประพฤติ

“ถ้าเมื่อมีเคส Admit หรือว่าเสียชีวิตอย่างน้อยคนขับทั้งสองฝ่ายต้องตรวจ ถามว่าทำไมถึงตรวจทั้งสองฝ่าย เพราะ ณ ตอนนั้นเราจะไม่รู้ว่าใครถูกใครผิด เพราะจะบอกว่าคุณผิดตรวจนี้ ตำรวจก็ไม่สามารถตัดสินได้ตอนนั้น มันต้องทำคดีก่อน ก็เลยตรวจทั้งสองฝ่ายนั่นแหละ”

นักกฎหมาย

“ซึ่งสาธารณสุขก็จะเสนอว่ามันจะต้องมีการตรวจ แต่มันจะต้องคุยกันอีกว่ามันเป็นอัตโนมัติใหม่ ว่าเวลาเมื่อมีเคสอย่างนี้เข้ามาในโรงพยาบาลแล้วสาธารณสุขสามารถที่จะเจาะเลือดตรวจแอลกอฮอล์ได้เลย หรือว่าจะต้องรอหนังสือ หรือว่าตำรวจมาแจ้งหรืออะไรอย่างนี้ แล้วค่าใช้จ่ายอีกใครจะเป็นคนจ่ายตั้งค่าตรวจตรงนี้ เพราะมันไม่ใช่การรักษา”

นักวิชาการ

ในขณะที่ในต่างประเทศ เช่น ประเทศเยอรมัน นอกจากจะมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังแล้ว ยังมีการกำหนดให้มีนายแพทย์เวรเป็นผู้ที่มีหน้าที่ในการตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี้น โดยการเจาะเลือดตรวจวัดที่สถานีตำรวจ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย นอกจากนี้การมีวินัยและรู้หน้าที่ของประชาชน ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องเมาแล้วขับในประเทศเยอรมันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี้นานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“ในเยอรมันเนี่ยเอาจริงคือต้องเอาไปเจาะเลือดแหละไปตรวจร่างกายเสร็จแล้วส่งแล็บ เพราะฉะนั้นถ้าหากเมาตำรวจต้องส่งห้องทุกรายไม่มีการปรับ แล้วถ้าหากว่าส่งห้องแล้วศาลก็จะลงโทษบางทีจะยึดใบขับขี้นะ ถอนใบขับขี้นะ ใบอนุญาตการขับขี้นะคือของเรานี้มันยังงั้นละ มันไม่ได้ขึ้นศาลทุกราย บางทีก็ปรับบ้างอะไรบ้าง ส่วนใหญ่ตำรวจตั้งเกณฑ์ไว้เนี่ย 50 ส่วนใหญ่ก็ปรับเปรียบเทียบปรับ เพราะมันมีกฎหมายเปรียบเทียบปรับ”

นักกฎหมาย

“อย่างที่ผมว่าในเยอรมัน หมอต้องไปอยู่เวรที่โรงพักแต่หากว่าเสาร์-อาทิตย์เนี่ยเยอะ เพราะฉะนั้นหมอมจะมีชื่ออยู่ หากเจาะเลือดจะเรียกหมามาเจาะที่โรงพักหมอเค้าจะมีชื่อไปเข้าเวร”

นักกฎหมาย

“ตำรวจต้องไปตรวจที่โรงพัก แล้วก็เจาะเลือด คือเจาะเลือดเนี่ยต้องเป็นหมอเท่านั้น คนอื่นเจาะไม่ได้ แต่ของเราเนี่ยมันเอาเป่าก่อน แล้วส่วนใหญ่ไม่ได้เจาะเพราะมันไม่มีที่ตรวจเลือด เยอรมันมีทุกแห่ง”

นักกฎหมาย

“มันรู้กัน คนดื่มที่ร้านเนี่ยนะ เค้าจะขีดไว้ที่แผ่นที่แก้วว่าก็แก้วก็แก้วพอถึงจุดแล้วจะหยุด หรือถ้าไม่หยุดก็นั่งแท็กซี่กลับ มันจะไม่ขับรถกลับบ้าน คนเค้ารู้หน้าที่ของเค้าเพราะที่เยอรมันเค้าเอาจริง พวกนี้มันจับจริงใจ”

นักกฎหมาย

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยได้พบสภาพปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยเฉพาะในเรื่องของจำนวนตัวเลขสถิติในการประสพอุบัติเหตุทั้งในกรณีบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับกล่าวคือ เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวค่อนข้างมาก ซึ่งในแต่ละหน่วยงานก็จะมีตัวเลขสถิติดังกล่าวของตัวเอง ซึ่งตัวเลขเหล่านั้นส่วนใหญ่มักจะไม่เท่ากันจึงเกิดปัญหาในเรื่องของจำนวนตัวเลขที่ถูกต้องและใกล้เคียงต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงว่ามีจำนวนเท่าใด จึงมีข้อเสนอว่าควรจะต้องมีการจัดทำฐานข้อมูลที่เป็นกลางในการรายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต นอกจากนี้ยังมีในบางกรณีที่มีการกำหนดนโยบายบางอย่างของภาครัฐที่ส่งผลกระทบต่อการเก็บสถิติจำนวนตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุหรือเสียชีวิตจากการเมาแล้วขับหรือการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะได้ด้วยเช่นเดียวกัน เช่น หากหน่วยงานราชการใดปล่อยให้มียานพาหนะที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับในจำนวนที่สูงมาก ก็อาจจะถูกคำสั่งโยกย้ายได้ จึงมีการใช้การเลี่ยงจำนวนตัวเลขผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตโดยการส่งตัวผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตไปรักษาตัวที่พื้นที่อื่น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อสอบถามถึงสถานการณ์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจากเจ้าพนักงานตำรวจ คณะผู้วิจัยได้ทราบข้อมูลว่าสถานการณ์ดังกล่าวมีแนวโน้มลดลง แต่ยังคงเพิ่มสูงขึ้นในช่วงเทศกาล อย่างไรก็ตามตัวเลขสถานการณ์อาจจะมีความคลาดเคลื่อนได้

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“ตรงเนี่ยยังมีการจัดเก็บอยู่หลายหน่วยงานซึ่งไม่ค่อยจะตรงกัน อันที่หนึ่งคือเก็บจากบริษัทกลางของผู้ประสพภัยอันนี้ก็จัดเก็บข้อมูลชุดหนึ่ง อีกชุดหนึ่งสำนักงานคุณภาพเก็บ อีกชุดหนึ่งกระทรวงสาธารณสุขเก็บข้อมูล ที่นี้ข้อมูลนี้ส่วนใหญ่จะไม่ตรงกันแต่กระทรวงสาธารณสุขเองมีพยายามจะปรับให้เป็นฐานข้อมูลกลางที่เชื่อถือได้”

นักวิชาการ

“มันจะพูดถึงเรื่องของ Phenomena ด้วย ว่าในแต่ละฤดูกาลนี้จะมีคนเจ็บคนตายเพราะเมา แล้วซับซ้อนนี่เท่าไร ทุกวันนี้ศูนย์เรนทรบอก 300 สาธารณสุขบอก 600 ตำรวจบอก 100 ผู้ว่าราชการบอก 0 เพราะถ้าเกินโดนย้าย พอเข้าใจไหม ผู้ว่าราชการบอกเป็น 0 โอ้โฮ เพราะอะไรรู้ ไหม พอชนตม ให้มันไปรักษาที่จังหวัดอื่น เหตุเกิดจังหวัดหนึ่งแล้วก็ไปตายอีกจังหวัดหนึ่ง”

กรมคุมประพฤติ

“ทางบก.จร. จะมีการเก็บสถิติตรงนี้ไว้อยู่แล้ว คือมันจะเพิ่มขึ้นในช่วงที่เป็นเทศกาลแสดงว่า แนวน้ำมันลดลง มันจะเพิ่มขึ้นช่วงเทศกาล แต่ว่าค่าความคลาดเคลื่อนอะไรพวกนี้อยู่ที่จุดตรวจ”

กองบังคับการตำรวจจราจร

ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุของกรมคุมประพฤติ ซึ่งให้ความคิดเห็นว่าแม้ปริมาณการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุดังกล่าวจะยังไม่ลดลงเท่าที่ควรจะเป็น หากแต่ในเชิงการกำหนดนโยบายนั้นกล่าวได้ว่าได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเป็นอย่างดี โดยที่ในระยะหลังจะเห็นได้ว่าภาครัฐได้เริ่มเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว รวมถึงได้เริ่มมีการออกกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องในการลงโทษข้าราชการในกรณีเมาแล้วขับ โดยกำหนดให้มีการลงโทษทางวินัยสถานหนัก ส่งผลให้ปัญหาการเมาแล้วขับเริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งหากไม่มีนโยบายในลักษณะดังกล่าวแล้ว จำนวนตัวเลขอาจจะสูงกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน แต่ก็ยังไม่ถึงขนาดลดลงอย่างบูหรีเมื่อเทียบกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาล เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ในเรื่องแอลกอฮอล์สามารถทำได้ในระดับปานกลางซึ่งไม่มากเท่ากับบูหรี จึงอาจกล่าวได้ว่าในสังคมไทยยังคงมีค่านิยมที่ยอมรับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้มากกว่าการสูบบุหรี

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“ถ้าไม่มีตัวอำนาจคือตำรวจหรือจำเลยๆอยู่ ไป เหล้าไม่แตกต่างกัน ไม่แตกต่างกัน ถ้าลองบอกไม่มี ด่านก็กินกันเต็มที่ นะ กินกันหมดตั้งแต่จากจนถึงข้าราชการ กินกันหมด แล้วก็ถามว่ากลัวไหม กลัว เล็กๆ แต่ระยะ 5 ปีหลังนี้ กลัวมากเพราะว่ารัฐบาลเอาด้วย แล้วมีการเสริมบทว่าถ้าเกิดเป็น ข้าราชการเมาแล้วขับนี่ก็อาจจะต้องโดนบทหนัก โดนวินัยโดนอะไร ก็ดีขึ้นนะ เดียวนี้รู้สึกว่าการข้าราชการหลายๆ แห่งๆที่ว่ามีงานเลี้ยง เอ๊ย ไม่กล้า เดียวโดนเป่า อายเขา หรือว่าอะไรประมาณ อย่างนี้นะครับ”

กรมคุมประพฤติ

“แต่ให้ตั้งใจได้อย่างนึงนะ เดี่ยวนี้เนี่ยท่านจะแทบไม่เห็นเลยกินเหล้าในสถานที่ราชการ ท่านแทบไม่เห็นเลยนะเกือบเป็น 0 แล้วนะ งานเลี้ยงปีใหม่กรรมนี้ไม่มี กรรมนี้ไม่มีกินเหล้า แต่อีกอย่างนึงก็คือเวลาผมไปกรรมอื่นก็ตามนี้ ผมเห็นน้อยจนเป็น 0 แล้วนะ สมัยก่อนยังมีนะกินเหล้ากันในโรงอาหาร บ้างอะไรบ้าง เดี่ยวนี้มันไม่มีแล้วนะ ไม่กินเลย แล้วไม่ใช่ที่ทำงานนะ ที่โรงแรมนะก็ไม่กิน ที่โรงแรมก็ไม่กิน”

กรมคุมประพฤติ

“เหล้าก็ยังปกติแต่ลดลง ถามว่าลดลงอย่างมีนัยสำคัญไหม มีนัยสำคัญ แต่ไม่ถึงขนาดแบบวูบวาบเหมือนบุหรี บุหรีนี้สมัยก่อนนี้ เพื่อนเอามาให้ เฮ้ย สิบบุหรีใหม่ ถ้าเราไม่สูบนี้เราายมัน ไซ้ใหม่สมัยก่อนเป็นอย่างนั้นนะ เดี่ยวนี้ใครจะสูบบุหรีต้องหลบ เหล้ายังไม่ถึงขั้นนั้น แต่เขาหวังอยากให้เป็นอย่างนั้น เพราะงั้นตอนนี้มันก็บีบไปเรื่อยๆครับ บีบก็ร้อยเมตรในสถานศึกษา เขาพยายามบีบ แต่บริบทมันบีบยากกว่าบุหรีมหาศาลมาก ยากกว่ามหาศาล นี่คือนี่ที่ผมคิดว่าถ้าพฤติกรรมของการดื่มกินดีขึ้นนะครับ ถ้าถามผมดีขึ้น ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่ไม่ถึงจุดที่จะทำให้ปลอดภัย”

นักวิชาการ

“เหตุนี้เรามาได้ถูกทาง แต่ถามว่ามันหยุดเพราะอะไร Law Enforcement เราอยู่ในระดับปานกลาง แล้วผมคิดว่าเราไม่กล้าบีบมากกว่านี้ ไม่เหมือนบุหรี”

นักกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มที่จะลดลงดังที่ได้กล่าวมาแล้ว หากแต่พอลดลงถึงระดับหนึ่งแล้วกลับหยุดนิ่งรวมถึงอาจจะมีเพิ่มขึ้นในบางช่วง แม้ว่าจะมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อจำกัดห้ามอยู่มาหลายโดยเฉพาะในเรื่องของการโฆษณา แต่ผู้ประกอบการก็เลี่ยงไปเผยแพร่โดยวิธีอื่นแทน โดยเฉพาะในรายของผู้บริโภครายใหม่ที่เป็นเด็กหรือเยาวชนที่เกิดขึ้นเรื่อยๆ

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“ถ้าถามผมว่าไอ้พฤติกรรมอย่างนี้มันมีทิศทางที่มันจะดีขึ้นไหม ใจผมนะ ผมว่ามันสะดุดแล้วหยุด มันลงในช่วงที่ลุยเต็มที่ สลส. ลุย ผมคิดว่า พ.ศ.2547, 2548, 2549 มันเหมือนจะลงนะ แล้วมันนิ่งอยู่ไม่ลงไปถึงข้างล่างเหมือนบุหรี แล้วนี่ มีสวิงขึ้นบ้าง เล็กบ้างลงบ้าง อยู่ประมาณนี้ แม้กระทั่งเราตัดมือตัดขาเรื่องโฆษณา ไซ้ใหม่ครับ สนามฟุตบอลเดี่ยวนี่ไม่มีโฆษณาเหล้าแล้ว เราตัดมือตัดขามันหมดแล้วนะ แต่มันก็ไปออกทางอื่น เพราะฉะนั้นที่เราบอกว่าผู้เสพก็คือผู้ดื่ม ผู้บริโภครายใหม่มันก็เกิดขึ้นเรื่อยๆเนื่องจากว่าเด็กมันโตขึ้นทุกวัน แล้วมันโตขึ้นมามันเข้ามาวิทยาลัยทุกวัน มันเข้าเทคนิคทุกวัน มันเข้าข้างกลทุกวัน เด็กอะมันโตจาก มัธยมขึ้นไปถึงมหาวิทยาลัยทุกวัน เพราะฉะนั้นนี่คือหน้าใหม่ ซึ่งหน้าใหม่พวกนี้เป็นสินค้าที่ขายดีกว่าคนหน้าเก่า เพราะหน้าใหม่นี้เงินมันไม่อั้น เนื่องจากว่าเงินมันไม่ได้ทำเอง เป็นเงินจากพ่อแม่ เพราะฉะนั้นพวกนี้เวลากินเหล้าแล้วมันคุยกัน ในวัยรุ่นอะสิ่งเดียวที่จะทำได้คือความเปลอ คือเวลาเปลอมันคุยสนุก”

นักวิชาการ

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ดังกล่าว คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษารายละเอียดข้อจำกัดทางกฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา ในกรณีของผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กหรือเยาวชนมีช่วงอายุกว่า 10 ปี ขึ้นไปแต่ไม่เกิน 15 และในกรณีผู้กระทำความผิดเป็นเด็กและเยาวชนที่มีอายุกว่า 15 แต่ยังไม่ถึง 18 ปี ซึ่งในช่วงวัยดังกล่าวถือเป็นช่วงวัยที่มักจะมีกรับชี่ยานพาหนะด้วยความคึกคะนอง และเมื่อประกอบการมีกรำติ้มแอลกอฮอล์ร่วมด้วย ก็อาจจะนำไปสู่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน แต่กลับพบว่าในทางกฎหมายก็ไม่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย หรืออาจจะลงโทษได้ไม่เต็มตามอัตราโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากได้มีการกลไกทางกฎหมายในการกำหนดวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาในกลุ่มช่วงอายุดังกล่าวเอาไว้ต่างหาก ดังที่ได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 74 และ 75 ต่อไปนี้

● กรณีที่เด็กอายุกว่าสิบปีแต่ยังไม่เกินสิบห้าปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด เด็กนั้นไม่ต้องรับโทษ แต่ให้ศาลมีอำนาจที่จะดำเนินการตามที่มีการกำหนดไว้ในมาตรา 74 ดังต่อไปนี้

1. ว่ากล่าวตักเตือนเด็กนั้นแล้วปล่อยตัวไป และถ้าศาลเห็นสมควรจะเรียกบิดา มารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่มาตักเตือนด้วยก็ได้

2. ถ้าศาลเห็นว่า บิดา มารดา หรือผู้ปกครองสามารถดูแลเด็กนั้นได้ ศาลจะมีคำสั่งให้มอบตัวเด็กนั้นให้แก่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองไป โดยวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือ ผู้ปกครองระวังเด็กนั้นไม่ให้ก่อเหตุร้ายตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละหนึ่งหมื่นบาท ในเมื่อเด็กนั้นก่อเหตุร้ายขึ้น ถ้าเด็กนั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง มาวางข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่า จะยอมรับข้อกำหนดทำนองที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครองดังกล่าวมาข้างต้นหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีคำสั่งมอบตัวเด็กให้แก่บุคคลนั้นไปโดยวางข้อกำหนดดังกล่าว

3. ในกรณีที่ศาลมอบตัวเด็กให้แก่บิดา มารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ตามข้อ 2 ศาลจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประพฤติดังกล่าวด้วยก็ได้ ในกรณีเช่นว่านี้ ให้ศาลแต่งตั้งพนักงานคุมประพฤติหรือพนักงานอื่นใดเพื่อคุ้มครองประพฤติดังกล่าว

4. ถ้าเด็กนั้นไม่มีบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง หรือมีแต่ศาลเห็นว่าไม่สามารถดูแลเด็กนั้นได้ หรือถ้าเด็กอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และบุคคลนั้นไม่ ยอมรับข้อกำหนดดังกล่าวในข้อ 2 ศาลจะมีคำสั่งให้มอบตัวเด็กนั้นให้อยู่กับบุคคลหรือองค์การที่ศาลเห็นสมควรเพื่อดูแล อบรม และสั่งสอนตามระยะเวลาที่ศาลกำหนดก็ได้ในเมื่อบุคคลหรือองค์การนั้นยินยอม ในกรณีเช่นว่านี้ให้บุคคลหรือองค์การนั้นมีอำนาจเช่นผู้ปกครองเฉพาะเพื่อดูแล อบรม และสั่งสอน รวมตลอดถึงการกำหนดที่อยู่และการจัดให้เด็กมีงานทำตามสมควร หรือให้ดำเนินการคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นก็ได้ หรือ

5. ส่งตัวเด็กนั้นไปยังโรงเรียน หรือสถานฝึกและอบรม หรือสถานที่ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อฝึกและอบรมเด็ก ตลอดระยะเวลาที่ศาลกำหนด แต่อย่าให้เกินกว่าที่เด็กนั้นจะมีอายุครบสิบแปดปี

● ในกรณีที่ผู้ที่มีอายุกว่าสิบห้าปีแต่ต่ำกว่าสิบแปดปีกระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด ให้ศาลพิจารณาถึงความรู้ผิดชอบและสิ่งอื่นทั้งปวงเกี่ยวกับผู้นั้น ในอันที่จะควรวินิจฉัยว่าสมควรพิพากษาลงโทษผู้นั้นหรือไม่ ถ้าศาลเห็นว่าไม่สมควรพิพากษาลงโทษก็ให้จัดการตามมาตรา 74 หรือถ้าศาลเห็นว่าสมควรพิพากษาลงโทษ ก็ให้ลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นลงกึ่งหนึ่ง ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 75

จากการที่ประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติถึงวิธีการเฉพาะทางกฎหมายในการลงโทษหรือกำหนดโทษแก่ตัวผู้กระทำความผิดที่มีโทษในทางอาญาที่เป็นเด็กและเยาวชนในลักษณะดังกล่าว ซึ่งหมายความว่า

หากผู้กระทำความผิดรายใดที่มีอายุกว่าสิบปีแต่ยังไม่เกินสิบห้าปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด เด็กรุนแรงนั้นไม่ต้องรับโทษ เพียงแต่อาจจะตกอยู่ภายใต้วิธีการอื่นดังที่ได้กล่าวแล้วในข้อ 1 – 5 รวมถึงในกรณีที่ผู้กระทำความผิดมีอายุเกินกว่าสิบห้าปีแต่ต่ำกว่าสิบแปดปีกระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด กรณีดังกล่าวกฎหมายกำหนดให้ทางเลือกแก่ศาลในการใช้ดุลพินิจในการลงโทษไว้สองกรณีกล่าวคือ เมื่อศาลพิจารณาถึงความรู้ผิดชอบและสิ่งอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับผู้กระทำความผิดนั้น หากศาลเห็นว่าไม่สมควรพิพากษาลงโทษก็ให้จัดการตามวิธีการใดวิธีการหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 แต่หากว่าศาลเห็นสมควรพิพากษาลงโทษ กรณีดังกล่าวกฎหมายกำหนดให้ต้องลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นลงกึ่ง หนึ่ง ซึ่งโทษจำคุกและโทษปรับ ก็ถือว่าเป็นโทษในทางอาญาประการหนึ่ง ดังนั้นโดยบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะดังกล่าว จึงส่งผลให้ผู้กระทำความผิดในช่วงอายุตั้งแต่ 10-18 ปีมีโอกาสหลุดพ้นจากการถูกลงโทษตามกฎหมายสูงกว่าในช่วงอายุอื่นๆ เป็นเหตุให้ผู้กระทำความผิดที่มีช่วงอายุดังกล่าวมีความเกรงกลัวในการถูกลงโทษตามกฎหมายน้อยลง และมีความกล้าที่จะกระทำความผิดมากขึ้น สอดคล้องกับทฤษฎีการยับยั้งการกระทำความผิด (Deterrence theory) ซึ่งอธิบายว่า การลงโทษจะมีประสิทธิภาพรวมถึงเป็นการยับยั้งไม่ให้เกิดอาชญากรรมนั้น จะต้องประกอบได้ด้วยเงื่อนไข 3 ประการคือ การลงโทษนั้นจะต้องมีความรวดเร็ว (swiftness) มีความรุนแรง (severity) และมีความแน่นอน (certainty)

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์สถานการณณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการเกิดอุบัติเหตุ

“เกินสิบขวบถามว่าปรับได้ไหมปรับไม่ได้เพราะการปรับถือเป็นโทษประเด็นนี้เคยมีการหารือไม่แน่ใจที่ไหนไม่รู้ว่าจะอัยการ เหมือนว่าจะเปรียบเทียบเป็นมาตรการเพื่อให้คดียุติ ไม่ใช่การลงโทษ แต่ในฐานะที่เป็นจริง สุดท้ายก็มันคือเข้าเงินค่าปรับไป ซึ่งกฎหมายอาญาเขาแยกวันโทษ”

เจ้าพนักงานตำรวจ

4.2 การศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และ การศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

จากการศึกษาถึงจำนวนสถานการณณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และเพื่อสำรวจสถานการณณ์การเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะเห็นได้ว่าแม้ว่าสถานการณณ์ปัญหาในเรื่องของการเมาแล้วขับมีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดีขึ้น แต่ก็ยังไม่อาจเรียกได้ว่ามีจำนวนลดต่ำลงจนอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ ซึ่งกลไกทางสังคมประการหนึ่งในการที่จะช่วยลดปัญหาอันเกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ การควบคุมโดยทางกฎหมาย (Formal control) เนื่องจากกลไกดังกล่าวมีความชัดเจนแน่นอน ทั้งในแง่ของการบัญญัติลักษณะของการกระทำความผิด รวมถึงอัตราโทษที่ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับ

โดยในกรณีดังกล่าว จะมีกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องอยู่ด้วยกัน 2 ฉบับกล่าวคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 โดยที่กฎหมายทั้งสองฉบับ

มีวัตถุประสงค์ หรือเจตนารมณ์ของกฎหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ โดยเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น มุ่งลงโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีนเมาเนื่องจากอาการทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงทั้งต่อตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นเอง หรือต่อผู้อื่นได้ แต่ในขณะที่เมื่อพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แล้วพบว่า กฎหมายฉบับดังกล่าวมีเจตนารมณ์ในการจำกัดสถานที่ในการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งรวมตลอดจนถึงการบริโภคในยานพาหนะขณะกำลังขับขี่โดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นอยู่ในอาการมีนเมาหรือไม่ อันเป็นเจตนารมณ์ทางกฎหมายที่มีความแตกต่างจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในประการที่สำคัญ อีกทั้งการบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จะส่งผลในการให้ความคุ้มครองแก่ความปลอดภัยสาธารณะอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนนมากกว่า เนื่องจากเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความผิดทันทีที่มีการดื่มในขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยกฎหมายดังกล่าวจะพิจารณาแนวโน้มในการก่อให้เกิดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้จากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกใจในเรื่องของความมีนเมาพิจารณาในฐานะที่เป็นข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของการกระทำความผิดด้วยเหมือนเช่นดังที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่อย่างใด

ดังนั้น ในรายงานการวิจัยฉบับนี้ คณะผู้วิจัยจึงมุ่งเน้นศึกษาในเรื่องของปัญหาอันเกิดจากประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 รวมตลอดจนถึงความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันจะส่งผลถึงการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลตามบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ โดยจากการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเก็บข้อมูลจาก ผู้พิพากษา พนักงานอัยการ เจ้าพนักงานคุมประพฤติ นักวิชาการ นักกฎหมายที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญในเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพฤติกรรมบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ตลอดจนเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจาก ตำรับกฎหมาย แนวความคิด ทฤษฎี หนังสือ บทความทางวิชาการ ตลอดจนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ รวมถึงเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศ ทำให้คณะผู้วิจัยได้ผลการวิจัยในกรณีดังกล่าว ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- **ที่มาและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551**

เป็นที่ทราบกันดีว่าในเรื่องของการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีนเมานั้น โดยหลักแล้วเป็นกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีการประกาศใช้มาเป็นเวลานาน และได้มีการปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาของกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับสภาวะทางสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวได้ห้ามมิให้ผู้ขับขี่บรรณในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 (2) โดยได้มีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องไม่ให้เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ตามเกณฑ์มาตรฐานของสากลอันนำไปสู่การออกกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในการทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ โดยให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ซึ่งถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้ถือว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นเมาสุรา อัน

ถือเป็นบทสันนิษฐานเด็ดขาดในทางกฎหมาย ตามที่มีการบัญญัติไว้ในข้อ 3 ของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งได้มีการกำหนดว่าในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ทำการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควรให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

อย่างไรก็ดี แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายที่ใช้บังคับกับกรณีการเมาแล้วขับอยู่แล้วโดยตรง แต่สภาพปัญหาในเรื่องของการเมาแล้วขับก็ยังคงอยู่ในระดับที่สูงอยู่ จึงนำไปสู่การออกพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์หลักในการควบคุม และลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะในเรื่องของการจำหน่าย การตลาด การประชาสัมพันธ์ การเข้าถึง รวมถึงการจำกัดอายุ และสถานที่ในการดื่ม นอกจากนี้ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้ใช้คำว่าเมาแล้วขับ ดังนั้นผู้ขับขี่ยานพาหนะที่จะเป็นความผิดตามมาตรา 43 (2) ได้นั้นจะต้องมีอาการมีเมาแล้ว ซึ่งหลักเกณฑ์ในการใช้วินิจฉัยหรือเป็นข้อสันนิษฐานการมีเมา ได้มีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขี่ไว้ที่ไม่เกินจำนวน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากแต่ในความเป็นจริงแล้วในผู้ดื่มแอลกอฮอล์บางรายเพียงแค่มียังมีปริมาณแอลกอฮอล์เพียงเล็กน้อยก็อาจจะอยู่ในอาการมีเมาแล้ว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่างๆ อาทิเช่น เพศ วัย หรือกระบวนการดูดซึมหรือเผาผลาญในร่างกาย แต่หากมีการทดสอบวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์จะพบว่าไม่เกินจำนวนตามที่กฎหมายกำหนด ก็จะไม่ถือว่าเป็นผู้มีเมาตามกฎหมายหรือไม่ใช่ผู้มีเมาโดยทางนิตินัยจึงไม่อาจลงโทษผู้นั้นตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ ทั้งที่ผู้นั้นเป็นผู้มีเมาตามความเป็นจริงหรือเป็นผู้มีเมาโดยพฤตินัยและมีความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แล้วเช่นเดียวกัน

โดยที่พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31 (7) ประกอบประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะที่ขับขี่หรือในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ ซึ่งคำว่าทางและรถ หมายความว่าทางและรถตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งจะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ในการควบคุม หรือจำกัดสถานที่ในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสำคัญ โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ดื่มมีอาการมีเมาแล้วหรือไม่ ดังนั้นในกรณีที่มีการพบเห็นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในยานพาหนะ ซึ่งแม้ว่าผู้ดื่มยังไม่ต้องมีอาการมีเมาก็ถือได้ว่าเป็นการกระทำที่เป็นความผิดตามกฎหมายฉบับนี้แล้ว ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ในการป้องปราม รวมถึงเป็นการควบคุมผู้ใช้ทางและผู้โดยสารเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ที่แตกต่างไปจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ที่ไม่ได้มีการกำหนดในเรื่องสถานที่ในการดื่ม เพียงแต่พิจารณาว่าหากผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ หากถูกตรวจพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะถือว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นอยู่ในอาการมีเมาแล้ว

ดังนั้น จากการศึกษาในประเด็นเรื่องของที่มาและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่หากมีการบังคับใช้อย่างจริงจังและเคร่งครัด จะส่งผลต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มี

สาเหตุมาจากการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์แล้วไปขับชยานพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากกว่าการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์นั้น พ.ศ. 2551 เพียงแค่พบเห็นว่ามีเครื่องตีแอลกอฮอล์บนทาง หรือในยานพาหนะ ก็จะถูกถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายฉบับนี้แล้ว อันเป็นการที่กฎหมายมีวัตถุประสงค์ในการให้ความคุ้มครองแก่ความปลอดภัยสาธารณะจากการใช้รถใช้ถนนให้แก่สังคมโดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับเอกสารรายงานการประชุมร่างพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ซึ่งกล่าวว่าไม่ได้มีกฎหมายฉบับใดกล่าวถึงการกำกับ บำบัด รักษา ฟื้นฟู คุ้มครองสังคม และสุขภาพของประชาชนจากการบริโภคเครื่องตีแอลกอฮอล์แต่อย่างใด ดังปรากฏในรายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 8 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2550

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ที่มาและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

“ตามที่กฎหมายส่วนนี้ออกมาคือว่าเกิดปัญหามากในเวลาที่คนสัญจรบนทางแล้วเกิดอุบัติเหตุแล้วเราก็บอกว่า พรบ จราจรมันเอื้ออยู่เรื่อยมันควรจะให้มีมาตรการอะไรใหม่ๆมาช่วยจัดการปัญหาใหม่เราก็มองว่า พรบ มันมีเปิดช่องให้ออกกฎหมายได้ในส่วนของการห้ามตีมันก็เขียนในมาตรา 31 เนี่ย เขียนไว้หลายที่เลยวงเล็บสุดท้ายว่าสถานที่อื่นที่เห็นว่าสมควรจะออกก็ให้ไปออกมาก็ใส่ช่องทางที่บอกว่าบนทางนี้ควรจะห้ามตีมันจะจริงๆความตั้งใจเดิมต้องการจะห้ามทั้งหมดเลยขับรถหรือเดินหรืออะไรก็ตามแต่ในการเสนอกฎหมายไม่ยั้งมันก็มีการอภิปรายกันกว้างนะครับของกรรมการหลายๆชั้นเอาอย่างนี้ก่อนละกันมันจะเพิ่มหรือลดขณะที่อยู่บนทางเจตนารมณ์หรือคุณธรรมทางกฎหมายจะคุ้มครองมันคุ้มครองสิ่งที่เรียกว่าความปลอดภัยสาธารณะ”

นักกฎหมาย

“ตอนนั้นใช้ wording กันหลายคำมาก หมอบแบ่งเป็นสองส่วน ส่วนหนึ่งบอกใช้มาแล้วขับ พอมาแล้วขับมันก็ต้องมาบอกว่ามีลลิกรัมเปอร์ลิตรในร่างกาย หมออีกกลุ่มหนึ่งบอกว่า ไม่เอาอะ เอาตีมาแล้วขับเป็นอันโดนจับเลย เอาแรงเลย คราวนี้ถกกันไปถกกันมาสุดท้ายมาจบลงที่ เมาแล้วขับ เพราะเนื่องจากเมาแล้วขับนี่มันมี model ทั่วโลก คือมันมีการวัดมิลลิกรัมเปอร์ลิตรกัน ถ้าตีแล้วมาขับ นี่มันโหดไป ก็เลยเป็นว่าวัดที่ 50 ไร่ 50 นี้ก็เป็นเรื่องกฎหมายที่ไปแก้ พรบ. จราจร ก็ 50 มิลลิกรัมเปอร์ลิตร ที่จะถือว่าเป็นคนเมาแล้วขับ แต่ความจริงแล้วนี่บางคน 50 ยังปรือๆเลย”

นักกฎหมาย

“ผมว่าจุดประสงค์ของกฎหมายจริงๆ ที่ออกมาเพื่อควบคุมผู้ใช้ทางและผู้โดยสารรถ ซึ่งเก๋าก่อนจะเห็นได้ว่าสงกรานต์ก็นั่งกินกันทำรถเลย เวลากลับบ้านผู้โดยสารก็อยากกิน คนขับก็มีตัว พ.ร.บ. จราจรควบคุมอยู่แล้วเรื่องของเมาแล้วขับก็มีตัว ซึ่งเกิดก่อน ตัวนี้มาแก้ในเรื่องของประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่บริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มตาม พ.ร.บ. ควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ กฎหมายน่าจะใช้งบประมาณมากกว่า”

พนักงานอัยการ

“เหมือนมันใช้กันคนละวัตถุประสงค์ พ.ร.บ.แอลกอฮอล์นี่มันเป็นการควบคุมการบริโภคหรือเปล่า ลด เป็นการลดการบริโภค แล้วก็ส่วนใหญ่เขาจะเน้นไปในเรื่องการขาย การตลาด การขาย การประชาสัมพันธ์ อะไรอย่างนี้ การเข้าถึง อะไรอย่างนี้ การไปกำกับการขายให้กับคนอายุเท่านี้ไม่ให้ซื้อหรือการดื่ม ไม่ให้ดื่มในพื้นที่นั่นพื้นที่นี้ อะไรอย่างนี้ เพราะเขาจะเน้นไปทางนั้น แต่ว่าถ้าเป็น พ.ร.บ. จรรยาบรรณจะเน้นในผู้ขับขี่ เฉพาะคนที่ใช้รถใช้ถนน”

นักวิชาการ

“การปรับตาม พ.ร.บ.แอลกอฮอล์เนี่ย มันจับทั้งคนขับและคนโดยสารจับหมดข้อหาเยอะกว่า ในส่วนของ พ.ร.บ. จรรยาบรรณ ต้องเห็นใจเขาเนาะ เขาจะถามว่ามีเส้นใหม่ก็เป็นปัญหาเหมือนกัน”

นักกฎหมาย

- **แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ**

ในประเด็นการศึกษาเรื่องการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น หากพบว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะถือว่าผู้นั้นอยู่ในอาการมึนเมาแล้ว ทั้งนี้ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบข้อมูลว่า อาการมึนเมาอันเกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์ในแต่ละบุคคลก็จะมี ความแตกต่างกันออกไป โดยปัจจุบันการกำหนดจำนวนตัวเลขที่ปริมาณ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นเพียงแค่ข้อสันนิษฐานการมึนเมาเท่านั้น โดยในผู้ขับขี่บางรายอาจจะยังไม่มีอาการมึนเมา ในขณะที่ผู้ขับขี่บางรายมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ก็อาจจะมีอาการมึนเมาแล้ว เพียงแต่เมื่อปริมาณแอลกอฮอล์ดังกล่าวไม่ถึงจำนวนตามที่กฎหมายกำหนดก็จะถูกดำเนินคดีในข้อหาเมาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนั้น การกำหนดตัวเลขดังกล่าวไว้ จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีอาการมึนเมาบางรายหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีได้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตามการกำหนดตัวเลขปริมาณแอลกอฮอล์ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นเนื่องจากเพียงแค่มีกลิ่นเหล้าก็ยังไม่สามารถกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะอยู่ในอาการมึนเมาหรือไม่ การจะพิสูจน์ทราบได้ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะมีหรือไม่มีก็ต่อเมื่อมีการตรวจ ไม่ว่าจะด้วยการวัดจากลมหายใจหรือตรวจเลือด ดังนั้นกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่ใช้ดุลพินิจค่อนข้างยาก จึงควรต้องมีการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนว่าจำนวนปริมาณแอลกอฮอล์แค่ไหนจึงจะเหมาะสมหากจะมีการปรับแก้จำนวนตัวเลขดังกล่าว

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ

“ผมเห็นด้วยว่ามีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์เนื่องจากผมไม่ทราบฐานคิดหรือวิธีการคิดคำนวณว่าไอ้ 50 มาจากไหน ผมไม่รู้ว่ามีตัวเนี่ยมันโอเคหรือเปล่า แต่ว่าในฐานคิดในเรื่องของแอลกอฮอล์มันไม่มีว่าดื่มเท่าไรถึงจะไม่เมา เพราะแต่ละคนต่างกันอัตราการทำลายคิตมันต่างกัน บางคนดื่มไม่กี่เปอร์เซ็นต์มันก็เมาได้บางคนอาจจะต้องดื่มเยอะๆ 80 เปอร์เซ็นต์ถึงจะเมามันก็เป็นไปได้”

นักวิชาการ

“ในส่วนตัวผม เนื่องจากผมไม่ทราบว่ามี 50 มันทมาจากไหน จึงการจะปรับเปลี่ยนมันต้องมี ข้อมูลที่ชี้ชัดว่า 50 เปอร์เซ็นต์เหมาะสมไหม”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“รถทั่วไปมันกำหนดไว้ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งถามว่า 50 บางคนก็ไม่ไหวแล้วนะ 50 นี้ ก็มันจะเข้าใจ ความอดทนของร่างกาย คนอ้วนคนผอม กินก่อนอาหาร กินหลังอาหาร ผู้ชายผู้หญิงมัน ก็ต่างกัน แต่ละคน เมทตาบอลิซึมด้วย การเผาผลาญ”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“ถามว่า 50 นี้มายังไง น่าจะเป็นการ review ของต่างประเทศนะ แล้วก็คล้ายคล้าย คลาวด์จะมีในประเทศไทยเราที่มีการ test ด้วยนะ มีให้ดื่มแล้วก็ลองขับใช้ simulator แล้วดู respond อะไรนี้ รู้สึกจะมีเหมือนกัน ก็ขับเคลื่อนจนมันออกมาแล้วแหละ”

นักวิชาการ

“แต่บางคนคออ่อน แคนิดหน่อยนี่ก็เป่แล้วอะ มันก็ขึ้นอยู่กับแต่ละคน แต่ norm มันอยู่ที่ 50”

นักกฎหมาย

“คือจริงๆ มันก็มีระดับที่ค่อนข้างมาตรฐานนะครับ เป็นคำแนะนำ ดื่มแค่ไหนก่อน 1 ชม. ท่านสามารถดื่มได้แค่ไหน ซึ่งมันก็แล้วแต่ร่างกายคนแต่ละคนด้วยแต่ละคนด้วย มันมีกรณีว่า คุณดู หน้าผมสิเมาหรือ บางคนก็หน้าขาวจืดเลย แต่พอไปเป่าที่ขึ้นเป็นร้อย แต่กับอีกคนหน้าแดง จาก การสังเกตต้องมีแน่ๆ แต่พอเป่าแล้วกลับไม่มี เพราะฉะนั้นใช้ดุลยพินิจไม่ได้หรอก”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“แค่มีกลิ่นเหล้าก็ไม่ได้บอกว่าเขาเมา แค่ดื่ม จะรู้ว่าเมาก็ต่อเมื่อไปตรวจ จะเป่าหรือจะเจาะ เลือดหรือจะตรวจฉี่หรืออะไรก็แล้วแต่ และแอลกอฮอล์ต้องเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงจะไป ดำเนินคดีในข้อหาเมาแล้วขับได้”

กองบังคับการตำรวจจราจร

“ตามที่ผมเรียนตอนต้นอย่างนี้เลย ว่า 50 นี้มันหลายคนเลยนะยังสบายๆ ถ้ามาเถียงกันตรงนี้ นี้มันจะไม่จบ เพราะว่าบางคนขึ้นไปถึง 100 ได้ บางคน 20 ก็ไปแล้ว คุยอีกเป็น 10 ปีก็ไม่จบ เพราะฉะนั้นต้องยอมรับที่หลักวิชาการ หลักวิชาการที่ง่ายที่สุดก็คือการริ้วกฎหมายทั่วโลก แล้วก็หา medium แล้วก็ใช้เทียบสิ่งที่ทั่วโลกทำ ผมคิดว่าตรงนี้เป็นโจทย์ที่ basic มากนะครับ มันไม่มีตัวบอก หรือครบว่า 50 มิลลิกรัมนี้ แล้วก่อให้เกิดเหตุการณ์เมาแล้วขับแล้วชนคนตาย มันไม่มีโจทย์บอกตรง นั้นว่า 50 ชนคนตาย แล้วมันก็ไม่มีความบอกหรือว่า 20 นี้ปลอดภัย เพราะบางคนคออ่อน 20 มันก็ ชนคนตายเหมือนกัน มันไม่มีอะไรตอบได้สักอย่าง”

นักกฎหมาย

ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลบางรายก็เห็นว่าควรกำหนดให้ปริมาณดังกล่าวอยู่ที่ 0 เปอร์เซ็นต์ คือผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เลย แต่การที่จะเปลี่ยนการกำหนดจำนวนมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์มาเหลือ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นเรื่องที่น่าจะเกิดขึ้นได้ยาก ซึ่งก็มีผู้ให้ข้อมูลบางรายเสนอให้ควรลดปริมาณแอลกอฮอล์ลงมาที่ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ขณะเดียวกันก็มีผู้ให้ข้อมูลบางรายไม่เห็นด้วยที่จะให้มีการปรับเปลี่ยนปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่าการที่กฎหมายในปัจจุบันกำหนดปริมาณที่เป็นเกณฑ์มาตรฐานเอาไว้แล้วก็ยังพบว่ายังมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอยู่บ่อยๆ

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ

“ถ้าเป็นไปได้ก็คือคนที่ดื่ม 0 อะ 0 ตอนนี้รัฐสาธารณสุขมันเป็น 0 อยู่แล้ว คนขับรถสาธารณะนี้ทางขนส่งเขากำหนดชัดเจนว่าต้องเป็น 0 ที่จริงควรกำหนดให้เป็น 0 แต่น่าจะยากนะ”

พนักงานอัยการ

“บางครั้งเห็นผู้หญิงสวยๆ ลำอาง ๆ พอเรียกตรวจเหยียบพรวดเลย แล้วขับแบบเหมือนในหนัง กลัวจะไปชนใคร หรือบางทีสลั่บตัวคนขับกันหน้าด่านก็มีประเด็นปัญหาเหล่านี้มันเป็นปัญหาแก่ตัวผู้ปฏิบัติงาน ผมอยากให้ลดปริมาณการตรวจแอลกอฮอล์ลงมาที่ 30 มิลลิกรัม แล้วก็เพิ่มโทษไป”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“ไม่เห็นด้วยนะที่จะลดลงมาเป็น 0 ขนาดแค่ทุกวันนี้กำหนดไว้ที่ 50 ยังทำกันไม่ค่อยจะได้เลย”

ผู้พิพากษา

อย่างไรก็ตาม แนวทางการร่างกฎหมายในช่วงแรก มีการเลือกใช้ถ้อยคำในกลุ่มผู้เสนอร่างกฎหมายระหว่างการกำหนดห้ามดื่มแล้วขับ หรือ ห้ามเมาแล้วขับ แต่เนื่องจากผู้ร่างกฎหมายเห็นว่าการใช้ถ้อยคำว่าดื่มแล้วขับจะเป็นการเขียนกฎหมายที่ยากต่อการบังคับใช้มากกว่า จึงเปลี่ยนมาเป็นการห้ามผู้ขับขี่ที่มีอาการเมาแล้วมาขับขี่ยานพาหนะแทน ซึ่งเป็นแนวทางในการประนีประนอมในการบัญญัติกฎหมายประการหนึ่ง โดยการกำหนดจำนวนปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตอยู่ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นการกำหนดเกณฑ์โดยเฉลี่ย (average) จากในทางสากล นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการในธุรกิจเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บางรายที่มีการทำการศึกษาและเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะว่าดื่มอย่างไรไม่ให้มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด ซึ่งก็จะส่งผลให้ผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ถูกดำเนินคดี

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ

“ถ้าดื่มแล้วขับมันแข็งเกินไป แต่เมาแล้วขับมันต้องมี scale เมาแล้วขับต้องมี scale มันเป็นสองโจทย์ที่ต่างกัน ดื่มแล้วขับไม่ต้องมี scale เอาเป็นว่าได้กลิ่นลมหายใจก็โดนเลยแหละ แต่ถ้าเมาแล้วขับ ดั่งนั้นมันเริ่ม compromise ตรงนี้แล้วเห็นใหม่ ถ้าไม่ยอมให้เป่า ให้สันนิษฐานว่าเมา นี้ละ

ประมาณนี้โดนแล้วไง แต่ไอ้ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ต่อลิตรนี่มันก็คือเรื่องของสิ่งที่เขาวิจัยมา โดยใช้ average จากหลายๆแห่งทั่วโลกนะครับแล้วก็ออกมาเป็น 50 ถ้าผมว่ารับได้ไหม ผมว่าถ้ามันมีหลักฐานอ้างอิงทางวิชาการก็เท่าไรก็เท่านั้น”

นักกฎหมาย

“จุดที่เราไปเจอก็คือผู้ค้ารายใหญ่ของเหล้านี่คือโจทย์ใหญ่ของเรา ตอนนั้นก็จะเป็นริช มอนเด ตอนนี่เขาเปลี่ยนแล้วเป็นบริษัทอะไรผมจำไม่ได้แล้ว ริช มอนเด นำเข้าจอห์นนี่วอล์คเกอร์ ดังนั้นนี่ลุยไปเต็มทีนี่ทางนั้นเองก็ใช้เทคนิค เช่น สมมติว่าเราจัดงานรณรงค์มาแล้วชับนี ริช มอนเด เขาจะมาด้วย แต่เขาจะบอกว่าคุณอย่างไรให้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมต่อลิตร เขาก็เลี้ยงไปอย่างนั้น ซึ่งใครก็ไปทำอะไรเขาไม่ได้ แล้วเพราะว่าจริงๆนี่เขาอยู่ได้ด้วยการขายเหล้า”

นักวิชาการ

อย่างไรก็ตาม คณะผู้วิจัยได้รับทราบข้อมูลเบื้องต้นในขณะที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกในการเก็บข้อมูลว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำลังมีแนวคิดในการเสนอกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อายุไม่ถึง 20 ปี ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้ถือว่าเมาสุรา รวมถึงผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้ถือว่าเมาสุรา สำหรับบุคคลอื่น ๆ ยังใช้กฎหมายเดิมคือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ

“แต่ว่าพูดถึงกฎหมายเมื่อกี้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เราก็อธิบายว่ามันไม่ค่อยโอเค เราก็เลยนำเสนอไปเข้า ค.ร.ม. เห็นชอบแล้วนะว่าคนที่ทำใบขับขี่หน้าใหม่ หรืออายุไม่ถึง 18 หรือ 20 นี่ พี่จำไม่ได้ 20 ปี ปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ คือ ค.ร.ม. เห็นชอบในหลักการ ตอนนี้อยู่วันที่ 29 นี้ตำรวจก็จะเรียกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปประชุม ไปคุยกันแล้วจัดทำรายละเอียด”

นักวิชาการ

ในขณะที่จัดทำรายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์นี้ คณะผู้วิจัยก็ได้ทราบถึงข่าวการแถลงผลการประชุมของคณะรัฐมนตรีว่า คณะรัฐมนตรีได้มีความเห็นชอบในการให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 16 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยเป็นการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ในเรื่องเมาและขับ รวมถึงการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเสนอ โดยมีการปรับปรุงเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้ถือว่าเมาสุราตามข้อมูลที่ทางคณะผู้วิจัยได้รับทราบมาไปเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560 (สำนักข่าวอิศรา, 2560)

สำหรับเครื่องมือที่สำคัญในการบังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายทั้งในกรณีของการเมาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือดื่มแล้วขับ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่สำคัญคือการตั้งจุดตรวจและวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ โดยจากการสัมภาษณ์เชิงลึกรวมถึงการสอบถามจากเจ้าพนักงานตำรวจที่เกี่ยวข้อง ทำให้คณะผู้วิจัยได้ทราบถึงขั้นตอนหรือวิธีการที่เจ้าพนักงานตำรวจใช้ในการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์จากผู้ขับขี่ยานพาหนะกล่าวคือ เจ้าพนักงานตำรวจ

จะจัดให้มีจุดคัดกรอง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเรียกให้หยุดรถ และทำการทดสอบเบื้องต้นซึ่งยังไม่สามารถระบุค่าของแอลกอฮอล์ได้ เพียงแต่หากตรวจวัดเบื้องต้นแล้วพบว่าไม่มีแอลกอฮอล์ ก็จะนำมาเข้าที่ตรวจวัดอีกครั้งซึ่งสามารถยืนยันผลเป็นตัวเลขและบอกค่าได้

โดยวิธีการเช่นนี้จะทำให้เกิดความรวดเร็วและไม่ให้เกิดปัญหาการติดขัดทางจราจร โดยแนวทางในการตั้งจุดตรวจจะถูกกำหนดเป็นนโยบายโดยไม่ได้กำหนดเฉพาะที่ชุมชนใดเป็นพิเศษ แต่จะคำนึงถึงปริมาณรถ ปัญหาเรื่องความซ้ำซ้อนกับจุดตรวจของท้องที่ บริเวณที่ตั้งของสถานบริการ และการบริหารกำลังพลและทรัพยากร โดยในชุดปฏิบัติการจะมี 4 ชุด ชุดละประมาณ 12 นาย โดยจะกำหนดช่วงเวลาในการตรวจจาก 23.00 น. ถึงประมาณ 03.00 น. เนื่องจากมีผลการศึกษาว่าเป็นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยในการตรวจวัดเจ้าพนักงานตำรวจจะใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายหลัก อย่างไรก็ตามในเรื่องข้อมูลโดยละเอียดของการตั้งจุดตรวจนั้น อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540 จึงไม่อาจเปิดเผยข้อมูลในส่วนดังกล่าวได้มากนัก

สำหรับอุปกรณ์การตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์จะมีการตรวจสอบคุณภาพกับกรมวิทยาศาสตร์ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับรองค่ามาตรฐานเพื่อสอบทานความแม่นยำของค่าตรวจวัด โดยมีการตรวจสอบทุกๆ 6 เดือน และจะมีการติดสติ๊กเกอร์เป็นเครื่องหมายที่เครื่องตรวจวัด อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติหากผู้ถูกตรวจวัดระดับเฝ้าเครื่องตรวจวัดเบา ค่าที่ได้ก็อาจจะน้อย แต่หากเฝ้าเต็มแรงค่าก็จะมากซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจะต้องอาศัยการสังเกตพฤติกรรมของผู้ถูกตรวจวัดร่วมด้วย

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ

“ในส่วนของการกำหนดการตั้งจุดตรวจนะครับ สิ่งที่เราคำนึงถึงก็คือ เรื่องของไม่ให้เกิดการซ้ำซ้อน เรื่องที่หนึ่ง สองคือ เรื่องของบริเวณที่มีสถานบริการ และสาม เป็นเรื่องของการบริหารกำลังพลและทรัพยากรที่มีอยู่ ซึ่งตัวสารวัตรงานเองก็เป็นผู้เสนอแผน เอาปัญหาวิเคราะห์ ส่วนในเรื่องของความถี่ กำลังพลของเรามีในจำนวนที่จำกัดอยู่แล้ว แบ่งเป็นชุดปฏิบัติการ 4 ชุด คือก็จะลงตรวจทุกวัน ชุดหนึ่งประมาณ 12 คน คือด่านเราจะมีปัญหาอยู่อย่างหนึ่ง คือใช้คนเยอะ เพราะเจอคนเมาพวกตรวจวัดเบื้องต้น ตรงจุดสังเกตการณ์มีการเปลี่ยนผู้ขับซึ่ก็มีพอรู้ว่ามีการตรวจ และส่วนมากจะป้องกันพวกย้อนศร บางทีเห็นแล้วถอยหลังเลยก็มี ทีนี้พอเราแบ่งเป็น 4 ชุด เราก็จะลงทุกวัน มีวันอาทิตย์ที่จะคงไว้เพียงชุดเดียว เพราะว่ากำลังพลต้องพักผ่อนบ้าง”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“หลักเกณฑ์หรือครับ หนึ่ง คือ เรื่องของการไม่ซ้ำซ้อน สอง คือ เรื่องของเวลา ช่วงเวลาที่เรากำหนดจาก 5 ทุ่ม – ประมาณตี 3 คือ ก่อนจะทำแผนตั้งแต่เริ่มแรก มีการวิจัยมาว่าเป็นช่วงระยะเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ก็เลยมาตั้งด่านช่วงเวลานี้”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“ตรวจสอบการเปรียบเทียบค่า ซึ่งได้มาตรฐานตลอด คือจริงๆมันเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ ข้อกำหนดด้วย เพราะว่ามีผู้ต้องหาบางคน อาจจะได้แย้งว่าเครื่องของคุณมีมาตรฐานหรือไม่ แล้วมีอะไรเป็นหลัก เรียกว่าหลักประกันความยุติธรรมของประชาชน ทุกเครื่องจะติดสติ๊กเกอร์ไว้มันเหมือนกันหมดหรือเปล่า เพราะฉะนั้นกรมวิทยาศาสตร์ก็จะเป็นหน่วยที่รับรองค่ามาตรฐาน ทุกๆ 6 เดือนเราต้องทำการเปรียบเทียบ ซึ่งเครื่องนี้ที่ใช้โดยสากล ผลิตโดย 3 ประเทศ มี อังกฤษ เดนมาร์ก และอเมริกา”

กองบังคับการตำรวจจราจร

“มันอยู่ที่การเป่าด้วย เป่าค่อยๆ เป่าแรง คนเป่าแบบเบาๆ เนี่ย มันจะขึ้นน้อยค่ามันอาจจะน้อย แต่พอไปเป่าที่โต๊ะจริงๆต้องเป่าเต็มแรงค่ามันจะได้มาก”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“คือจริงๆตรงนี้เป็นข้อกำหนดไม่เกิน 50 มิลลิกรัม นะครับ เราก็ต้องแจ้งข้อกล่าวหากับผู้ขับขี่ ซึ่งฐานความผิดก็ระบุไว้ในกฎหมายจราจรเท่านั้น จริงๆผมยังคิดว่ามันน่าจะเป็น พ.ร.บ. ที่มีโทษทางอาญากำหนดแยกมาจาก พ.ร.บ. จราจร”

เจ้าพนักงานตำรวจ

โดยในการตรวจวัดเจ้าพนักงานตำรวจจะใช้วิธีการเรียกสุ่มตรวจจากผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งหมดทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ หรือรถบรรทุก เพียงแต่กรณีการตั้งจุดตรวจกรณีเมาแล้วขับจะมีกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ก็เป็นกลุ่มหลัก เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วในกลุ่มนี้มักจะเป็นผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างดี และนิยมขับรถยนต์ส่วนตัวเพื่อไปตามสถานบริการต่างๆ โดยเฉพาะในสถานบริการที่มักจะมีโปรโมชั่นในการกระตุ้นยอดขาย จึงขอเสนอว่าการตั้งจุดตรวจวัดควรตั้งให้ตรงจุด เช่น ในบริเวณใกล้สถานบริการเพื่อเป็นการป้องปราม และเพื่อไม่ให้หนักตีมารรถยนต์ส่วนตัวมาแต่ให้ใช้บริการรถสาธารณะแทน

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของเจ้าพนักงานตำรวจ

“ในทางปฏิบัติเราเรียกตรวจทั้งหมดอยู่แล้ว แต่กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ก็น่าจะเป็นกลุ่มหลัก เพราะว่า ต้องเข้าใจว่าผู้มึนจะกิน มักจะไปดื่มแล้วขับรถส่วนตัว ส่วนของมอเตอร์ไซด์ เรามีเลนที่เรียกตรวจอยู่แล้ว ให้มอเตอร์ไซด์เข้าซ้ายเลย ส่วนรถบรรทุกก็ตรวจ แต่ใช้เป็น พ.ร.บ. ขนส่ง ต้องดูพฤติกรรมของคนขับ คือไม่ได้สันว่าเป็นใคร”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“คือในเชิงข้อกฎหมายในการบังคับใช้คือ หนึ่ง ไรต์ที่มันส่งเสริมให้เขาคืออยู่ตรงไหนก่อนที่ จะไปไล่ตั้งด่านแค่สกัดเฉยๆ ไรต์ที่ปล่อยให้เขาคือสถานประกอบการร้านอาหารที่เขาไปนั่งดื่มกัน มีการกระตุ้นยอดขายใหม่ อันนี้ดูฝั่งผู้ชายที่เอาเหล่าเข้าหาคน อันที่สองที่ตัวที่คนเข้าไปหาเหล่าเนี่ย อันนี้แน่นอนว่า การลดผลกระทบตอนนี้เขานิยามการตั้งด่าน ในการตั้งด่านเนี่ย จริงๆผมทำทนายนะว่า ต้องตั้งให้ตรงจุดเหมือนกำหนดให้ตั้งหน้าอาร์ซีเอ แบบจะมาดื่มห้ามเอารถมาให้นั่งแท็กซี่มาจะได้ไม่ ต้องมีปัญหา”

นักวิชาการ

จากการศึกษาทำให้คณะผู้วิจัยทราบข้อมูลว่าการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์เป็น เครื่องมือสำคัญที่มีส่วนช่วยในการลดปัญหาเมาแล้วขับได้มากในระดับหนึ่งโดยเฉพาะตามถนนสายหลัก แต่ อยากรู้ตามยังพบเห็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับได้ตามถนนสายรอง ดังนั้นเพื่อที่จะให้ได้ผลอย่าง แท้จริงจึงจำเป็นต้องมีการทำซ้ำบ่อยๆ สม่ำเสมอ และคาดเดาจุดตรวจวัดไม่ได้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดเป็นความเคย ชินแก่ตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะในลักษณะเดียวกันกับการกำหนดให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัย การตั้งด่านตรวจถี่ขึ้น ทำให้คนเกิดความกลัวและจะคำนึงถึงปัญหาที่ตามมามากขึ้น แต่อย่างไรก็ดีในทางปฏิบัติบางครั้งเจ้าพนักงาน ตำรวจก็ได้รับข้อตำหนิจากทางผู้ใช้รถใช้ถนนบางกลุ่มว่ามีการตั้งด่านเยอะเกินไป ทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อ ตนเอง

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์แนวทางการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์และวิธีในการตรวจวัดของ เจ้าพนักงานตำรวจ

“ดูผลจากการที่แต่ละเทศกาลนี้ปริมาณเมาแล้วขับทั้งนั้นเลยที่เกิดเหตุ แต่เพียงแต่ถ้าถ้าไม่ ธรรมดาคนมันจะมากกว่านี้มหาศาล ธรรมดาที่คือมีคนแหงบบ้าง อีกอย่างนี้หน่วยงานทุกหน่วยงาน ธรรมดาตั้งด่านเยอะมาก คือถ้าหน่วยงานตั้งด่านก็มีส่วนช่วย มันจึงไปตายที่ถนนสายรอง”

กรมคุมประพฤติ

“มันต้องทำซ้ำ ทำเอาถี่อะ เอาถี่เข้าไว้อะ พอซ้ำ ถึงจุดๆนึงมันจะเกิดเป็น memory เป็น automatic เมื่อก่อนเราไม่เคยคาด belt ไร เดี่ยวนี้เราคาด เมื่อก่อนรำคาญใช้ใหม่ พอทำบ่อยๆต้อง บอกลูกหลานข้างๆถูกหรือเปล่า มันกลายเป็นเปลี่ยนทัศนคติเราไปเลย”

นักกฎหมาย

“ในการตั้งจุดตรวจถี่เนี่ย มันก็สามารถช่วยได้เยอะ คือคนเนี่ย ตอนที่เราตั้งด่านเนี่ยจะ สังเกตเห็นพฤติกรรมซึ่งเปลี่ยนไป คือต้องเอาคนขับรถมาด้วยแหละเริ่มจะมีวัฒนธรรมฝรั่งเข้ามาและ เด็กวัยรุ่นไปกัน 5-6 คนต้องเอาไอ้คนที่ไม่ดื่มมาด้วยแหละ ก็ไปแนวที่ดีขึ้นซึ่งมันเห็นผล เมื่อมีด่าน ตรวจถี่ขึ้นทำให้คนเกิดความกลัวนะครับ แล้วคำนึงถึงปัญหาที่ตามมาเพิ่มขึ้น เริ่มมีความรับผิดชอบต่อ สังคมมากขึ้น อันนี้ในกลุ่มคนที่รู้เรื่องนะ แต่กลุ่มคนที่ไม่รู้เรื่องก็จะมีเสียงสะท้อนกันว่าตั้งอะไร เยอะแยะผ่านมา 3 ด้านละ ผ่านมา 2 ด้านละ ผมทดสอบมา 3 ด้านละ”

เจ้าพนักงานตำรวจ

- ความเหมาะสมของอัตราโทษในกรณีการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่มีโทษในทางอาญาลักษณะหนึ่ง เนื่องจากเป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่มีการกำหนดถึงการกระทำที่เป็นความผิดโดยได้มีการกำหนดโทษเอาไว้ ซึ่งโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 31 ได้มีการกำหนดโทษเอาไว้ใน หมวด 7 บทกำหนดโทษ มาตรา 42 ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งตามบัญชีอัตราการเปรียบเทียบปรับแนบท้ายระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบปรับแนบท้ายระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ได้กำหนดอัตราค่าปรับกำหนดให้เปรียบเทียบปรับเป็นลักษณะขั้นบันไดเป็น 3 กล่าวคือ หากกระทำความผิดครั้งที่ 1 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 3,000 บาท หากกระทำความผิดครั้งที่ 2 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 6,000 บาท และหากกระทำความผิดเป็นครั้งที่ 3 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 10,000 บาท

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่าแนวทางการกำหนดอัตราโทษในลักษณะดังกล่าวมีความเหมาะสมแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า การกำหนดอัตราโทษไม่ใช่เพียงแค่การกำหนดโทษให้สูงแล้วจะนำมาสู่การกลัวหรือเคารพกฎหมาย หากแต่การกำหนดโทษต่างๆจะต้องมีความเหมาะสมและได้สัดส่วนกับลักษณะของการกระทำความผิด อย่างไรก็ตามการที่กฎหมายออกแบบโทษให้มีลักษณะเป็นแบบขั้นบันไดนั้น จึงควรที่จะต้องมีการพิจารณาในการจัดเก็บฐานข้อมูลที่ดีและมีความเชื่อมโยงเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบการกระทำความผิดซ้ำของผู้กระทำความผิดรายเดิม เพื่อให้การบังคับโทษเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอในเรื่องของการเพิ่มโทษ โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าพนักงาน เช่น มีการขับรถหนีในลักษณะแหกด่าน รวมถึงกรณีที่เป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ หากตรวจสอบพบก็ควรมีการบวกโทษ

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ความเหมาะสมของอัตราโทษในกรณีการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

“ผมว่าเรื่องเพิ่มโทษควรจะมี กรณีผู้ขับขี่เองไม่ได้ให้ความร่วมมือ ความร่วมมือกับเจ้าพนักงาน ขับรถหนีแหกด่านไปเลย ผมพูดตรงๆ คือมันมีประเด็นปัญหาอยู่เช่น ตรวจเบี่ยงต้นผมยึดใบอนุญาตขับขี่ ให้ชดช้ายแล้วคุณขับออกไปเลย เมื่อมีหมายเรียก ผู้ขับขี่ก็ปฏิเสธว่าวันนั้น ผมไม่ได้เมา วันนั้นผมตกใจ ก็ขับรถไปเลย ซึ่งเรายังไม่มีกฎหมายรองรับว่าให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าคนเหล่านี้เป็นผู้เมาแล้วขับนะ สอง คือ พวกที่เคยโดนจับแล้ว เราจับได้ในภายหลังก็ให้บวกโทษ จะมาใช้ Rate ทั่วไปมันก็ธรรมดาไป เพราะว่าพวกนี้ เหนือการควบคุมแล้ว”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“โทษนี้โอเคแล้วละ เหมาะสม แต่ว่าปัญหาคือในเรื่องของการปฏิบัติจริงอาจจะมีปัญหา”

ผู้พิพากษา

“มีการจัดเก็บฐานข้อมูลไว้ใหม่กว่าคนนี้เคยทำผิด ส่วนมากคดีที่เปรียบเทียบปรับมันจะไม่มี การทำประวัติอาชญากรรมมันก็จบไป มาครั้งที่สองเราก็ไม่รู้หรอกว่าคนนี้คนเดิมมันจะต่างจากที่บอกว่า คนนี้เคยมีหมายอาชญากรรมประวัติการก่ออาชญากรรมมาไม่มีประวัติมันเลยพิสูจน์ยาก”

พนักงานอัยการ

“ส่วนมากมันเป็นปัญหาของสน. เพราะว่าของเราก็คือ ใช้กำหนดเวลา ก็จะมีปัญหาที่ไม่ สามารถ เช็کتะเบียนประวัติรับรองผลได้ทัน ไม่สามารถทราบผลได้ว่า ถูกจับข้อหานี้มาก่อนหรือไม่ กระบวนการของเรา เรื่องของฐานข้อมูลทะเบียนประวัติยังไม่อัปเดต”

เจ้าพนักงานตำรวจ

- **อำนาจในการเปรียบเทียบปรับในกรณีการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551**

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31 (7) ได้มีการกำหนดโทษสำหรับผู้ ที่ฝ่าฝืนไว้ในมาตรา 42 คือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ดังนั้นจึงเป็น กรณีที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษให้สามารถเปรียบเทียบปรับได้ โดยมีระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งส่งผลให้การกระทำความผิดตามมาตรา 31 สามารถเปรียบเทียบปรับได้ เนื่องจากกฎหมายเปิดช่องไว้และ เมื่อมีการเปรียบเทียบปรับแล้ว การดำเนินคดีอาญาก็จะถือว่าเป็นอันเลิกกัน ดังที่มีบัญญัติไว้ในประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาคดีอาญา มาตรา 37 (4) ซึ่งกำหนดให้คดีอาญาเลิกกันได้ โดยในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตาม กฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว โดยคำว่าคดีอาญา เลิกกันมีความหมายว่าการดำเนินคดีอาญาในการกระทำความผิดที่ถูกเปรียบเทียบปรับที่ได้มีการชำระค่าปรับ ตามที่มีการเปรียบเทียบปรับเรียบร้อยแล้ว คดีอาญานั้นก็จะยุติลงและไม่สามารถดำเนินคดีต่อผู้กระทำได้อีก

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดโทษปรับไว้ในลักษณะดังกล่าวก็เนื่องจากการกำหนดให้มีการเปรียบเทียบ ปรับโดยให้คดียุติลงตั้งแต่ในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าพนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ โดยไม่ ต้องนำเรื่องขึ้นสู่การพิจารณาของพนักงานอัยการ หรือ ศาล เป็นเรื่องของการอำนวยความสะดวก เพื่อให้คดี ความต่างๆสามารถยุติลงด้วยความเป็นธรรมอย่างรวดเร็ว กฎหมายจึงออกแบบการกำหนดโทษปรับมาเพื่อให้ เจ้าพนักงานที่มีอำนาจสามารถที่จะเปรียบเทียบปรับได้ โดยไม่ต้องนำตัวผู้กระทำความผิดขึ้นศาล ซึ่งจะเป็น การเสียเวลาและค่าใช้จ่าย โดยในคดีข้อกล่าวหาตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จะใช้วิธีเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดตั้งแต่ในชั้นเจ้าพนักงาน และโดยที่กฎหมายเปิดช่องให้เจ้าพนักงาน สามารถที่จะมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดตาม พระราชบัญญัตินี้ไม่ต้องถูกดำเนินคดีในชั้นศาลโดยกลไกกฎหมายดังที่ได้กล่าวแล้ว ดังนั้นเมื่อทำการ พิจารณาในแง่ของข้อกฎหมายจะเห็นได้ว่า การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกอบระเบียบว่าด้วยการเปรียบเทียบปรับ ได้มีการเปิดช่องให้เจ้าพนักงานสามารถ มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับตัวผู้กระทำความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าวได้ และจะส่งผลให้ผู้ขับขี ยานพาหนะหรือผู้โดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในยานพาหนะหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในข้อหา การกระทำความผิดดังกล่าวในชั้นศาล

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์อำนาจในการเปรียบเทียบปรับในกรณีการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7)
พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

“คือ พ.ร.บ. แอลกอฮอล์เนี่ย ถ้าจะว่ากันจริงๆแล้ว คือ กฎหมายมันออกแบบไว้ว่าความผิดตาม พ.ร.บ. นี้เนี่ย มันสามารถเปรียบเทียบกับชั้นพนักงานได้ คือคณะกรรมการควบคุมสาธารณสุขเขาก็เขียนต่อว่าคณะกรรมการควบคุมสามารถมอบอำนาจต่อได้มอบจนถึงตำรวจนั่นแหละให้พนักงานสอบสวนแต่ไม่ได้ให้ทุกความผิดมียกเว้นเฉพาะความผิดฐานฉลากตามมาตรา 26 กับฐานโฆษณาอย่างนี้ พนักงานสอบสวนปรับไม่ได้ นอกนั้นก็ปรับได้หมดเพราะฉะนั้นความผิดฐานดื่มคือที่ห้ามดื่มคือดื่มบนรถบนทางก็จึงอยู่ในแง่ที่พนักงานสอบสวนปรับได้”

นักกฎหมาย

“ถ้าเป็น พ.ร.บ. แอลกอฮอล์เนี่ย ไม่มีเพราะมันจับที่ชั้นเจ้าพนักงานหมด ความผิดเล็กน้อยมันไม่ขึ้นศาลอยู่ละ พ.ร.บ. จราจรทางบกเนี่ย ไม่อยากเดา”

นักวิชาการ

“การบัญญัติกฎหมายแบบนี้ขึ้นมา แน่นนอนเมื่อออกกฎหมายมาวางบทกฎหมายแสดงว่ามันเป็นการเพิ่มโอกาสให้เขาศึกษา เพราะมันเป็นการออกข้อห้ามเพิ่มและก็วางโทษเพิ่มจาก พ.ร.บ. จราจร อันนี้เพิ่มโอกาสให้เข้าศาล เพียงแต่ว่าในวิธีปฏิบัติจริงๆในเรื่องของยุติธรรมทำมันก็มีเรื่องของอำนาจยุติธรรมอยู่ทำยังไงให้คดีมันยุติธรรมให้มันยุติที่ความเป็นธรรมอย่างรวดเร็ว เพราะยังงั้นมันจึงออกแบบมาให้เปรียบเทียบปรับด้วยไม่ต้องเสียเวลาขึ้นโรงขึ้นศาลเพราะใช้เวลานานกว่าจะขึ้นสู่ศาลก็นานละ แล้วการขึ้นศาลแต่ละทีมันใช้เงินใช้ทองเยอะทั้งส่วนจำเลยทั้งอะไรเขาเลยดีไซน์มาให้มันปรับได้ให้จบเพื่อภาระลดขั้นตอนให้ความยุติธรรมแก่เขา”

ผู้พิพากษา

“การที่ยุติธรรมในรูปเดียวดูจากอะไร ดูจากว่าการกระทำผิด เรียบเรียงคำพูดไม่ถูก มันจริงมันร้ายแรงนะเรื่องของการดื่มแล้วขับ เพียงแต่ว่าการขึ้นศาลมันไม่ได้ทำให้เขากลับหรือ ผมบอกเขาไม่ได้กลัวโทษที่หนัก แต่เขากลับถูกจับดำเนินคดีมากกว่า แล้วบางทีการขึ้นศาลเนี่ย มันไม่ค่อยเกิดผลดีสักเท่าไร”

นักวิชาการ

“คือตามกฎหมายเราต้องมาดูเรื่องของอัตราโทษ แล้วก็เรื่องของกาให้อำนาจ ซึ่งพอ พ.ร.บ. จะให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ ถึงแม้จะมีอัตราโทษจำคุกด้วย หรืออาจจะเป็นการเปรียบเทียบปรับที่สูง ซึ่งตัวนี้ก็ต้องมีรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งให้อำนาจ เช่น ศาลากร กรมสรรพสามิต ว่าให้ใครมีอำนาจเปรียบเทียบปรับบ้าง ในส่วนของ พ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มันก็จะมีบางฐานความผิดซึ่งสามารถเปรียบเทียบปรับเหมือนกัน ในฐานความผิดบางฐานก็เปรียบเทียบปรับในชั้น ส.น. ได้ เช่น การจำหน่ายสุราในเวลาห้าม”

นักกฎหมาย

ในอีกด้านหนึ่ง ก็มีผู้ให้ข้อมูลบางรายมีความเห็นด้วยหากจะมีการกำหนดให้ชำระค่าปรับที่เกิดจากการกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 31 (7) ที่ศาล ทั้งนี้เนื่องจากมีบางกรณีและผู้กระทำการฝ่าฝืนเป็นผู้ที่มีฐานะทางสังคมหรือเศรษฐกิจค่อนข้างดี ดังนั้นการชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนดย่อมไม่รู้สึกละอายมากนัก แต่หากจะต้องมีการนำตัวผู้นั้นเข้าสู่การพิจารณาหรือคดีความต้องไปยุติในชั้นศาลไม่ว่าจะเป็นโทษจำคุก หรือปรับแล้ว ตัวผู้กระทำความผิดนอกจากจะต้องเสียเงินค่าปรับแล้วก็อาจจะต้องเสียเวลาในการเดินทางไปศาล หรือต้องไปบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคม ซึ่งผู้กระทำความผิดบางรายจะกลัวการเสียเวลามากกว่าการเสียเงิน ซึ่งหากต้องการให้เกิดผลในทางป้องกันอย่างแท้จริง จะควรกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องได้รับโทษในชั้นศาล โดยไม่ต้องรอลงอาญา การคุมประพฤติ หรือการเสียค่าปรับที่สถานีตำรวจ ซึ่งกระบวนการต่างๆนั้นไม่นำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากนัก ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างความเกรงกลัวกฎหมายให้กับตัวผู้กระทำความผิดแล้ว การดำเนินคดีโดยทางศาล จะส่งผลให้ผู้กระทำได้รับความยุติธรรมมากขึ้น เนื่องจากศาลจะทำหน้าที่เป็นผู้วินิจฉัยขั้นสุดท้ายอันถือได้ว่าเป็นการตรวจสอบการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจอีกชั้นหนึ่ง แต่ส่วนใหญ่แล้วคดีในลักษณะเช่นนี้มักจะไม่ถูกนำขึ้นสู่การพิจารณาคดีของศาลเท่าใดนัก เนื่องจากทัศนคติของสังคมไทยยังคงมองว่าการกระทำความผิดในลักษณะเช่นนี้เป็นเรื่องเล็กน้อย

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์อำนาจในการเปรียบเทียบปรับในกรณีการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

“ใจพินะพื่ออยากให้ปรับที่ศาลอะดีแล้ว เพราะว่าคนที่มีฐานะปรับหลักร้อยหลักพันหลักอะไรนี่ชิวๆเลย ไม่ต้องเสียเวลาใช้หรือเปล่าเปรียบเทียบปรับแต่ถ้าเขาขึ้นศาลปั๊บ เขาต้องเสียเวลานะ เพราะว่าเวลาของบางคนมีค่านะ บางคนกลัวเสียเวลามากกว่ากลัวเสียเงิน เสียเวลาทำมาหากินอะ คนจะกลัวตรงนี้มากกว่า แล้วศาลนี้ต้องมีเรื่องให้บำเพ็ญประโยชน์ด้วยนะ ต่อสาธารณะ จะต้องมีความไต่สวนข้อนี้ จะไปทำอะไรก็ได้คือน้อยเขาต้องใช้เวลา มันทำให้ชีวิตยุ่งยากขึ้น”

นักวิชาการ

“ถ้าจะเอาผลในการป้องกันมันต้องไปชั้นศาลแน่นอน ผมให้คำถามเลยว่า โทษจำคุก รอลงอาญา 2 ปี กับให้จริง 15 วัน คุณกลัวอันไหน คนกลัวจริงทั้งนั้นแหละครับ โทษจำคุก รอลงอาญา 2-3 ปี เขาไม่ค่อยกลัวกันหรอก คุมประพฤติถึงเวลา 3 เดือนก็ไป ถือว่าไปเที่ยวพักผ่อน คุมประพฤติไปกวาดลานวัด แต่ถ้าถามว่าจริง 10 วันก็กลัว 5 วันก็กลัวแล้ว ถ้าจะให้เสียค่าปรับที่โรงพักแล้วกลับบ้านไปเลยก็คงไม่มีใครกลัว”

กรมคุมประพฤติ

“กฎหมายเปิดช่องไว้ว่ามีเปรียบเทียบปรับได้อันนี้ก็แล้วแต่ตำรวจ ผมก็ไม่รู้ส่วนใหญ่ ส่วนใหญ่ไม่ฟ้องคดีจราจรมันเล็กๆ”

นักวิชาการ

อย่างไรก็ตาม จากการสอบถามจากทางเจ้าพนักงานตำรวจคณะผู้วิจัยพบว่าในกรณีของการกระทำความผิดดังกล่าวเจ้าพนักงานตำรวจได้ใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นหลักในการปรับใช้มากกว่าการใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 โดยในกรณีที่มีการดำเนินคดีตาม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น หากเจ้าพนักงานพบจากการตรวจวัดว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะรายใดที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในขณะที่ขับขี่ ก็จะถูกนำส่งส่งเพื่อดำเนินคดีทุกคดี โดยพนักงานสอบสวนจะไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับเอง และต้องสรุปสำนวนส่งฟ้องภายใน 48 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่มีการควบคุมตัว

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์อำนาจในการเปรียบเทียบปรับในกรณีการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

“(การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551) ปรับได้ มันจะมีแบบฟอร์มให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบอยู่ แต่ตัวของ บก.จร. เองก็พูดตรงๆ ไม่ได้ใช้ พ.ร.บ.ตัวนี้ จะใช้ พ.ร.บ. จราจรเป็นหลัก”

กองบังคับการตำรวจจราจร

“(การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) ส่งฟ้องศาลครับ ตัวนี้ พนักงานสอบสวน ไม่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ซึ่งกระบวนการควบคุมก็ต้องไปดูเรื่องเวลาอีก ต้องฟ้องให้ทัน 48 ชั่วโมง เพราะว่าโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี อยู่ในเขตของอำนาจศาลแขวง ถ้าว่ามันทัวก็ไปเกี่ยวในเรื่องของเวลาของพนักงานสอบสวนอีก บางครั้งไปติด กับเย็นวันศุกร์ พรุ่งนี้วันเสาร์ก็ต้องรีบไปฟ้องให้ทันในครึ่งวัน แล้วก็ควบคุมตัวไปถึงวันจันทร์ สมมติไม่มีเงินประกันนะครับ มันก็จะเกินไปกว่าอำนาจควบคุมของพนักงานสอบสวน”

เจ้าพนักงานตำรวจ

- **ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี**

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่า บทบัญญัติในมาตรา 31 (7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกอบ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 อันเป็นกฎหมายลำดับรอง เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดให้ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนยานพาหนะในขณะที่ขับขี่และเป็นกฎหมายที่มีการกำหนดโทษในทางอาญาไว้แก่ผู้ที่ประพฤติฝ่าฝืน ดังนั้นในการพิจารณาเพื่อคดีแก่ผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นกระบวนการยุติธรรมต้นทาง เช่น เจ้าพนักงานตำรวจ หรือพนักงานอัยการ รวมถึงกระบวนการยุติธรรมปลายทาง อันได้แก่ ศาลยุติธรรม จึงต้องนำสืบให้ได้ความชัดเจนว่าผู้กระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะเอง หรือผู้ที่ร่วมโดยสารมาด้วย กำลังบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัตินั้นนับได้ว่าการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อที่จะเอาผิดแก่ตัวผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 31 (7) เป็นการยากต่อการนำสืบเพื่อให้ได้ความชัดเจนดังกล่าว เนื่องจากการกระทำดังกล่าวจะต้องเป็นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ผู้นั้นกำลังขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งโดยปกติแล้วการที่เจ้าพนักงานตำรวจจะสังเกตเห็นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยเฉพาะอย่างยิ่งในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะเป็นไปได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่จะติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งหากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลกำลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ในช่วงเวลา

กลางคืนก็จะยิ่งทำให้สังเกตเห็นได้ยากขึ้น ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ยากต่อการหาพยานหลักฐานในเชิงประจักษ์เพื่อแจ้งข้อกล่าวหาดังกล่าวแก่ผู้ขับขี่ นอกจากนี้ยังรวมถึงปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะในเรื่องของข้อจำกัดในเรื่องการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งล้วนเป็นปัญหาที่ส่งผลต่อการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลของตัวผู้กระทำผิดได้ด้วยเช่นเดียวกัน เนื่องจากแม้ว่าในด้านหนึ่งแล้วการบังคับใช้กฎหมายควรที่จะต้องมีการใช้อย่างเข้มงวด แต่หากเข้มงวดจนเกินไปก็อาจจะเกิดผลสะท้อนในด้านลบขึ้นได้เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะการตั้งจุดตรวจวัดบริเวณหน้าสถานบริการ ซึ่งโดยปกติแล้วเจ้าพนักงานตำรวจก็จะมีไปตั้งในบริเวณดังกล่าวอยู่บ้าง แต่เนื่องจากมักจะถูกร้องเรียนจากผู้ประกอบการอันเป็นการสะท้อนถึงสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจเองก็ต้องใช้ดุลพินิจในการกำหนดจุดตรวจเพื่อให้เกิดผลกระทบกับทางผู้ประกอบการน้อยที่สุดแต่ในขณะเดียวกันก็มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพไปพร้อมกันด้วย

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“เรื่องของกฎหมายจริงๆบางคนบอกกฎหมายคือปลายเหตุบางทีมันก็อาจจะใช้เพราะว่ามี การบังคับใช้กฎหมายง่าย ๆ ถามว่าอันที่หนึ่งก่อนจะบังคับใช้กฎหมายเรื่องมาแล้วขับ หรือ ดื่มแล้วขับ ตรงๆ เนี่ย ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ต้องตั้งด่านสักที่ด่าน”

นักกฎหมาย

“ยกตัวอย่างจุดที่มันพีคๆ อย่างเช่นมีการจัดลานเปียร์ตรงนั้น และก็มีมีการจัดลานเปียร์ปีใหม่ คนที่เขามา countdown เขาดื่มแน่ๆถามว่าถ้าตั้งด่านหน้าลานเปียร์เลยเจอคนเมาไหม เจอร้อยเปอร์เซ็นต์ ตั้งใหม่ใครจะกล้าตั้ง ถ้าตั้งตำรวจก็โดนด่าอีก นี่คือช่องโหว่อย่างหนึ่ง”

นักวิชาการ

“ผู้ประกอบการเองก็ร้องเรียนมาอยู่ ปัญหาภาคสนามนะ เขาบอกว่าถ้าไปตั้งแล้วเขาจะขาย ยังไง มันเป็นเรื่องเปราะบางนะ ซึ่งตำรวจเองก็รับพิจารณาเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับเขาที่ทำมาหากิน เราก็ต้องมาอยู่ในจุดที่ join กันได้”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“ผมมองว่าคนส่วนมากยังไม่รู้หรือว่ากฎหมายมันมีช่องโหว่ยังไงแต่สิ่งที่มีปัญหาคือการ บังคับใช้เฉยๆคือเรื่ององค์ประกอบความผิดมันเป็นปัญหาตรงไหน ก็คือว่าถ้าผมเทียบกับ พ.ร.บ. จราจรนะ เขาจัดการขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดคุณจะไปดื่มจากไหนมาก็แล้วแต่แต่ถ้าเกิดวัด ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเนี่ยพบว่าเกินและขับขี่ขณะมีเมามาก แต่ พ.ร.บ.แอลกอฮอล์ไม่ใช่ง่ายๆคือ ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถในขณะที่ขับขี่ เขาดื่มขณะขับขี่ ตรงนี้เองต้องสืบให้ได้ว่าเขาดื่ม ในขณะที่ขับขี่ ปัญหาว่าเรียกเข้ามาตรวจที่ด่านแล้วพบเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งอยู่ต่อให้เปิดฝา จับตาม มาตรานี้ได้ไหม ตรงนี้มันมีจุดอ่อนอยู่ขณะเข้าเขาดื่ม เป็นเรื่องของการรวบรวมหลักฐาน”

พนักงานอัยการ

“ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางขับชี่ ในขณะที่ขับชี่ หรือโดยสารอยู่บนรถ แต่วิธีการปฏิบัติ วิธีการจับกุม เขาก็ออกมาต้องเห็น ต้องมีหลักฐาน ต้องถ่ายรูป เพื่อให้พนักงานสอบสวน รู้วิธีการปฏิบัติ มันเป็นไปได้ยาก”

นักกฎหมาย

“ถ้าสมมติว่าจับผู้ขับชี่ เราก็กว่าในเรื่องของ พ.ร.บ. จราจร เรื่องของเมาแล้วขับแต่ถ้าเกิดเป็นคนที่นั่งไปด้วยก็ต้องมาใช้ พ.ร.บ. ควบคุม จับคนนั่งไปด้วย ดื่มไม่ได้ คือตัวนั้นไม่ได้กำหนดขับชี่ หรือครอบครองรถ ถ้าจับผู้โดยสารก็ต้องใช้ พ.ร.บ. นี้ แล้วก็ต้องมาใช้อัตราโทษตาม พ.ร.บ. นี้ ขับรถไปผู้โดยสารยกดื่มปิบ เราเห็นแล้วถ่ายรูปมีหลักฐานชัดเจนว่าดื่มก็ต้องฟ้องตัวนี้ ถึงผู้ขับชี่ไม่ได้ดื่มแต่ผู้โดยสารดื่มก็ฟ้องตัวนี้”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“ไม่ถูกส่งฟ้องศาลก็มีอยู่คือ หนึ่ง พนักงานสอบสวนมีความเห็นไม่ฟ้องเกิดขึ้นได้ในที่เขารวบรวมหลักฐาน ถ้า พ.ร.บ. แอลกอฮอล์ไม่มีหรอก แต่ถ้าเป็น พ.ร.บ. จราจรทางบกอาจจะมีบ้างคือมันมีประเด็นข้อกฎหมาย อันที่สองคือพนักงานสอบสวนเนี่ยเห็นควรสั่งฟ้อง แต่อัยการสั่งไม่ฟ้องเหตุผลที่สั่งไม่ฟ้องก็จะมองว่าเป็นหลักฐานที่สมบูรณ์ ปัญหาหลักอยู่ที่หลักฐานเป็นสำคัญเรื่องที่จะสั่งไม่ฟ้องเนี่ย”

นักกฎหมาย

“สิ่งที่ปัญหาที่สุดคือการเขียนกฎหมายออกมาแบบนี้มันทำให้องค์ประกอบความผิดมันรับไป ยกตัวอย่าง เวลาจับเนี่ย มันมีบางครั้งที่ตำรวจจับไม่เห็นหรือว่าเขาดื่มแต่เพียงแต่เขาปรับสารภาพเท่านั้นเองเรื่องก็จบ ถ้าเกิดรู้สึกว่าเขาไม่ได้ดื่มขึ้นมาอีกอาจจะมีการสูดคีถึงชั้นศาล และมีชั้นศาลก็อาจจะหลุดก็ได้เพราะการเขียนมันไม่ยืดหยุ่น หมายความว่า คุณดื่มไม่ดื่มไม่รู้ละ แต่คุณเมาของเราคือต้องดื่มให้เห็นๆ มันพื้นฐานคิดจากในเชิงของภาคสาธารณสุขวางในเชิงป้องปราบ มันเป็นป้องกันไม่ให้มีผู้ดื่ม พอมันไปบังคับใช้จริงๆมันก็จะยาก ฐานที่เป็นการดื่มแล้วขับตามกฎหมาย พ.ร.บ. แอลกอฮอล์นะ”

นักกฎหมาย

ซึ่งกรณีดังกล่าวสอดคล้องกับความคิดเห็นของผู้แทนจากกรมคุมประพฤติ ที่เห็นว่าจุดอ่อนประการหนึ่งของกฎหมายฉบับดังกล่าวอยู่ที่สภาพการบังคับใช้กฎหมาย (Implementation) ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดของเจ้าพนักงานตำรวจที่ไม่สามารถที่จะตั้งจุดตรวจจับได้ตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดช่วงเวลาในการตั้งจุดตรวจวัด ซึ่งผู้ดื่มบางรายจะทราบล่วงหน้าว่า ในช่วงเวลาใดจะมีการตั้งด่านอยู่ที่ใดบริเวณใด ทั้งนี้เพื่อสะดวกต่อการหลบหลีก โดยเฉพาะในยุคที่มีการติดต่อสื่อสารเชื่อมโยงกันโดยระบบอินเทอร์เน็ตหรือเครือข่ายสังคมออนไลน์ต่างๆ ที่ช่วยในการแจ้งเตือนจุดที่มีการตั้งด่าน ประกอบกับสังคมไทยยังไม่เรียนรู้เรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริง เนื่องจากไม่ได้ถูกบังคับด้วยกฎหมายด้วยใจ แต่จะถูกบังคับใช้ทำตามโดยอำนาจที่อยู่เหนือกว่า แต่อย่างไรก็ดีหากบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มที่ก็อาจจะเป็นการยาก ทั้งนี้เนื่องด้วยข้อจำกัดในเรื่องของความพร้อมทางด้านกำลังพลรวมถึงอุปกรณ์จำเป็นต่างๆ

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“จุดอ่อนก็อยู่ที่ Implementation ตำรวจไม่สามารถตั้งด่านจับ 24 ชั่วโมง ดังนั้นจึงจับเป็นช่วงๆ เวลาท่านไปอาร์ซีเอนี้สมัยก่อนนักท่องเที่ยวไม่มีเครียดเรื่องด่านเลยครับ เพราะว่ามันท่องเที่ยวจะรู้ก่อนกว่าด่านไหนตั้ง เพราะว่าผู้ประกอบการจะคอยคุยกับตำรวจหรือปลาก็ไม่รู้ ตอนนี้นั้นด่านอยู่เพชรบุรีตัดใหม่ โอเค ออกไปทางนั้น ไปทางศูนย์วิจัย ออกโน่น วันนี้ด่านไหน ด่านศูนย์วิจัย อ้าว ออกเพชรบุรีตัดใหม่ ออกอโศก คือเขาไม่ค่อยเครียดกัน แสดงเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายคือปัญหาของมาแล้วจับนี่มันประมาณนี้ นี่คือข้อหนึ่ง ข้อสองก็คือคนไทยไม่เคยเรียนรู้เรื่องบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริง ดังนั้นอย่างสมมติเราพูดถึงเรื่องไฟแดงนี้เราติดไฟแดงตอนตีหนึ่งหรือเที่ยงคืนที่หลานหลวงอะ ติดอยู่คนเดียวอะ ไปใหม่ ขับมาจากธรรมศาสตร์ เพราะในใจจริงๆมันไม่ Law มันไม่ Land of Law ในใจนี้ มันไม่ได้ถูกบังคับด้วยกฎหมายด้วยใจใจ แต่มันถูกบังคับด้วยตำรวจ ถูกบังคับด้วยอำนาจ”

กรมคุมประพฤติ

“เรื่องของ Law Enforcement ก็ต้องทำ แล้วก็ต้องทำแบบสม่ำเสมอ เพราะว่าถ้าไม่ทำอย่างนั้นมันไม่ memory แล้วมันจะมีटकังหวะ เฮ้ย มันไม่มา ตำรวจไม่มาหรอก เดือนนี้ไม่มาแน่นอน แล้วก็ไม่มาจริงๆ พอไม่มาจริงๆนี่พวกนี้เหลือเลย แต่ถ้าเกิดเรามาเรื่อยๆ อย่างมาแน่นอน โดนแน่นอน ยิ่งถ้าขับไหนที่บอกเส้นทางนะไอ้โห มันยังไปเลย นี่มันไปไม่ได้เลยเขาบอกด่านอยู่ไหน จบผู้ประกอบการขายดี โดยเฉพาะอาร์ซีเออะมันเป็นแหล่งใหญ่ ม.กรุงเทพมีด่านอยู่ออกไปนะ ใช้ใหม่มันก็สบายหมดเลย”

กรมคุมประพฤติ

“คือทั้งหลายทั้งปวงนี้ ผมเรียนอย่างนี้ว่ากฎหมายไทยนี่มันพอได้ แต่เราในการ Law Enforcement เราเนี่ยเรายังไม่เต็มที่ แต่พอเต็มที่เราก็ไม่ไหวใจ เพราะว่าเราต้องใช้กำลังขนาดไหนล่ะ ทุกเส้นทุกถนน เราจะใช้กล้องมันก็มีปัญหาในเรื่องของกฎหมายยังไม่ลงตัว เราจะใช้ตำรวจก็ไม่ไหว”

กรมคุมประพฤติ

นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องทัศนคติของสังคมไทยที่เห็นว่าวัฒนธรรมในการดื่มเป็นเรื่องเล็กน้อย อาจเป็นการดื่มเพื่อการสังสรรค์ การดื่มเพื่อย้อมใจให้เกิดความสนุกสนานเฮฮา รวมถึงการที่ยังมีความเห็นว่าเป็นเรื่องของการขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะเป็นการดื่มแล้วขับ หรือเมาแล้วขับ เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่บ้านเมือง เช่น เจ้าพนักงานตำรวจ หรือพนักงานอัยการ โดยไม่ได้มองว่าปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาร่วมกันของสังคม ซึ่งหากสามารถทำให้สังคมเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นปัญหาร่วมกันได้แล้ว การดื่มแอลกอฮอล์ก็จะไม่ได้รับการยอมรับเช่นเดียวกับบุหรี่ในปัจจุบัน

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“จะขึ้นเวที กินเหล้า จัดงานแต่งงาน กินเหล้าก่อนจะกุ ก่อนไปขึ้นปราศรัย บางคนก็กินหนัก ไปหน่อยก็ปร้อเลย นะ หัวดี พ่อแม่พี่น้อง เมารับ พิธีกรมา เพื่อนผมเอง งานแต่งงาน พิธีกรไม่มา เลยบอก เฮ้ยขึ้น เฮ้ย กูมานะ ไม่เป็นไร เอ้า ได้วะจับไมค์ หัวดีพ่อแม่พี่น้อง ไม่ต้องขึ้นตอนอะ ผมจำไม่ได้แล้วหมั่นเพ็งบอกมา เจ้าบ่าวขึ้นเจ้าสาวขึ้น โอโห มันมาจริงๆ”

นักวิชาการ

“เรามองตรงนี้ว่าไม่ใช่หน้าที่ ตรงนี้ก็เป็นอีกจุดอ่อนนึงนะ ที่ทำให้พฤติกรรมคนไทยมันสวิงน้อย เป็นของตำรวจ หน้าที่ของตำรวจมันไม่เกี่ยวกับผม ทุกคนมองว่าการมาแล้วจับแล้วไปเกิดเหตุขึ้นมามันไม่ใช่หน้าที่ของฉันทัน จนกระทั่งครอบครัวหรือญาติไปโดนจึงจะรู้สึกว่าเป็นเดือดเป็นแค้นหรือว่าต้องฟ้องร้องให้ถึงตายไปข้างนึง แต่ถ้าเกิดว่าไม่ได้เกิดกับครอบครัวตัวเองก็จะบอกว่าไม่ใช่หน้าที่ฉันทัน เป็นหน้าที่ของทางบ้านเมือง เป็นหน้าที่ของตำรวจ เป็นหน้าที่ของอัยการที่จะต้องดำเนินการ ตรงนี้ผมว่าต้องเปลี่ยนหลักคิดใหม่ ให้ทุกคนมองในเรื่องของว่าปัญหาทั้งหมดนี้เป็นปัญหาร่วม อันนี้ก็ต้องสร้างนะ สร้างเด็กด้วยแล้วก็สร้างคนในสังคมให้มองเป็นปัญหาร่วม แล้วสุดท้ายเหล้านี้มันจะเป็นที่เกือบจะน่ารังเกียจเหมือนบุหรี่ได้”

นักกฎหมาย

ขณะเดียวกันก็มีนักวิชาการกฎหมายบางท่านเห็นว่าวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มุ่งเน้นไปที่การควบคุมผู้ดื่มโดยสารมาในยานพาหนะซึ่งแม้ว่าผู้ดื่มจะไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะนั้น แต่พฤติกรรมดังกล่าวอาจเป็นการเชิญชวนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะอาจเกิดความรู้สึกอยากที่จะร่วมดื่มด้วยและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ในที่สุด อย่างไรก็ตามในกรณีของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะ อาจจะถูกอยู่ภายใต้บทบังคับของกฎหมายทั้งสองฉบับได้กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มในขณะกำลังขับขี่ ก็จะถูกถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดตาม มาตรา 31 (7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แล้ว และหากผู้ดื่มมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะถูกถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีมาแล้วจับอีกฐานหนึ่ง

กรณีดังกล่าว ในทางหลักกฎหมายอาญาแล้วจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดกรรมเดียวแต่ผิดกฎหมายหลายบท หลายมาตรา ซึ่งมาตรา 90 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่นำไปใช้กับกฎหมายที่มีโทษในทางอาญาอื่นๆด้วยนั้น ได้กำหนดให้เมื่อการกระทำใดอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทให้ใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวจึงสามารถที่จะลงโทษตัวผู้กระทำได้แต่เพียงตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เพียงฉบับเดียวเท่านั้น ซึ่งก็จะส่งผลให้ตัวผู้ที่ไม่ได้ถูกลงโทษตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ไปด้วยแต่ประการใด และแม้ว่าหากผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึงปริมาณที่กฎหมายกำหนด ก็อาจจะมีปัญหาในทางปฏิบัติโดยในเรื่องของการพิสูจน์การกระทำความผิด เนื่องจากกฎหมายกำหนดองค์ประกอบของการกระทำความผิดไว้ว่าผู้กระทำความผิดจะต้องดื่มในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะอยู่นั่นเอง

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“ส่วนใหญ่เค้าจะเน้นไปถึงว่ามันไม่ได้เน้นคนขับเพราะคนขับมันผิดอยู่แล้ว เค้าเน้นคนนั่งคนนั่งไปแล้วถ้าตี้มก็ผิดหมดแหละแต่ที่นี้ตำรวจจะเน้นหรือเปล่า อีกอย่างคนขับเนี่ยมันอาจจะผิดสองกระทาง แต่ที่นี้ตำรวจอาจจะไม่ได้มองตรงนี้ใช้หรือเปล่า แต่ว่าจริงๆตรงนี้กฎหมายแอลกอฮอล์เค้าเน้นคนนั่งเพราะคนขับจะผิดเสมอ”

นักวิชาการ

“แต่ที่นี้ว่าตำรวจจะพิสูจน์ได้มั้ยว่าคนขับตี้ม เพราะมันพิสูจน์ได้ตอนเรียกเป่า มันอาจตี้มก่อนขับก็ได้ เพราะฉะนั้นมันก็ไม่ดำเนินคดีตรงนี้เพราะกฎหมายในทางกำลังขับต้องตี้ม แต่ที่นี้ตี้มมาจากไหนไม่รู้”

นักกฎหมาย

สำหรับกลไกในการดำเนินคดีอาญาของประเทศไทยนั้นก็เป็นอีกกรณีหนึ่งที่ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลในข้อหาการตี้มแล้วขับตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ด้วยกล่าวคือ ในข้อหาการกระทำความผิดดังกล่าวพนักงานสอบสวน หรือพนักงานอัยการอาจไม่ได้สั่งฟ้อง ทั้งนี้เนื่องมาจากปัญหาความชัดเจนของพยานหลักฐานในการที่จะเอาผิดกับตัวผู้กระทำความผิดนั้นไม่สมบูรณ์ ซึ่งหากพยานหลักฐานไม่มีความชัดเจนเพียงพอเมื่อเข้าสู่การพิจารณาคดีในชั้นศาลก็อาจจะถูกพิพากษายกฟ้องได้ โดยทางปฏิบัติในส่วนของพนักงานอัยการเองก็ไม่ได้มีการนำกฎหมายฉบับนี้มาใช้ในการดำเนินคดีในศาล เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มากกว่า เนื่องจากการกระทำความผิดดังกล่าวมีลักษณะที่เป็นการกระทำความผิดเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายฉบับ ดังนั้นจึงต้องลงโทษตามกฎหมายที่มีบทลงโทษหนักกว่าอีกทั้งในการดำเนินคดีตามกฎหมายดังกล่าวจะต้องมีเอกสารแสดงปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ตี้มมาแสดงต่อศาลด้วยอันเป็นพยานหลักฐานที่ได้จากการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ที่มีความชัดเจนและมีน้ำหนักน่าเชื่อถือ ประกอบกับการที่กลไกตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับเพื่อให้ยุติคดีดังกล่าวได้ตั้งแต่ในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจโดยวิธีการเปรียบเทียบปรับก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งส่งผลให้ผู้ตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับยานพาหนะหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลได้เช่นกัน

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“ยังไม่เคยฟ้องข้อหาตามมาตรา 31 (7) โดยปกติการตี้มเหล่าขณะขับรถจะฟ้องตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 พ.ร.บ.จราจรทางบก มาตรา 43 (2) (4) ถ้าเมาขับ คดีมาเร็วไปเร็วครับ ตำรวจก็ส่งสำนวนมา มีใบเขียนว่าปริมาณแอลกอฮอล์เท่าไร ดูแค่ค่าเกิน 50 แล้วเครื่องตรวจมีใบรับรองสถานะว่าใช้ได้อยู่ ก็ร่างฟ้องแล้วนำตัวผู้ต้องหาไปฟ้อง ส่วนใหญ่ศาลรอการลงโทษหมดทุกคดี ยกเว้นมีอยู่ช่วงนึง ผู้ต้องหาไม่เอาแอลกอฮอล์ในเลือด 350 มั้ง อัยการบรรยายเพิ่มไปในฟ้องว่ารัฐบาล

มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางรถยนต์ช่วงนี้ จำเลยไม่เกรงกลัวว่าจะเกิดอันตรายกับบุคคลอื่น ศาล
ก็ลงโทษ 1 เดือน ไม่รื้อครีบ แต่เป็นการลงโทษตามกฎหมายจราจร”

พนักงานอัยการ

“กฎหมายควบคุมแอลกอฮอล์นี้หลักฐานมันต้องชัดด้วยนะ เพราะยังงี้ก็คือคดีอาญา เอา
จริงๆ ใช้น้อยมาก เพราะ พ.ร.บ. จราจรก็หนักแล้ว เลยไม่ค่อยตั้งมา”

พนักงานอัยการ

ในประเด็นดังกล่าวคณะผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกถึงความคิดเห็นของผู้พิพากษาที่เคยมี
ประสบการณ์ในการทำคดีมาแล้วซ้ำ ทำให้ได้ทราบถึงกลไกและขั้นตอนที่ศาลใช้ในการพิจารณาคดีในลักษณะ
ดังกล่าว โดยหากผู้ขับขี่ให้การรับสารภาพ ก็จะถูกส่งตัวมายื่นฟ้องเป็นจำเลยต่อศาล ซึ่งหากศาลสอบถาม
คำให้การและจำเลยยืนยันคำให้การรับสารภาพ ศาลก็จะมีคำพิพากษาตามคำรับสารภาพ แต่หากจำเลยให้การ
ปฏิเสธหรือต่อสู้คดี ก็จะถูกนำตัวเข้ากระบวนการผิดฟ้องหรือฝากขังต่อศาล เพื่อดำเนินการสืบพยานต่อไป แต่
ในกรณีของการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นั้น หากพนักงาน
อัยการไม่ได้มีการทำคำฟ้องในข้อหาดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณา ศาลก็จะมีอำนาจในการพิจารณาข้อกล่าวหา
ดังกล่าว เนื่องจากถือว่าเป็นกรณีที่โจทก์ไม่ประสงค์ให้ลงโทษผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าว ตามที่มี
กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 ที่กำหนดห้ามมิให้ศาลพิพากษา หรือมีคำสั่ง
เกินกว่าคำขอ หรือที่มีได้กล่าวในฟ้อง

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“เจ้าพนักงานตำรวจจะให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้เครื่องทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแส
โลหิต หากมีปริมาณเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและผู้ขับขี่ให้การรับสารภาพ ไม่ประสงค์จะต่อสู้คดี ผู้
ขับขี่ก็就会被ส่งตัวมายื่นฟ้องพนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาล เมื่อศาลสอบคำให้การแล้วยืนยันให้การรับ
สารภาพ ศาลจะมีคำพิพากษา สำหรับผู้ขับขี่ที่ให้การต่อสู้คดี เจ้าพนักงานตำรวจจะต้องยื่นคำร้องผิด
ฟ้อง ฝากขัง ต่อศาลเพื่อรวบรวมพยานหลักฐานประกอบสำนวนคดี ก่อนยื่นฟ้องต่อศาล หากผู้ขับขี่ยัง
ยืนยันให้การปฏิเสธในชั้นศาล ศาลจะกำหนดวันนัดสืบพยานโจทก์ จำเลย คดีจะเข้าสู่การสืบพยาน
ก่อนมีคำพิพากษา”

ผู้พิพากษา

ดังนั้นเมื่อศึกษาเปรียบเทียบระหว่างการดำเนินคดีในข้อหาตีมาแล้วซ้ำตามที่กำหนดไว้ใน
พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กับกรณีความผิดในข้อหาเมาแล้วซ้ำตาม
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่ามีความแตกต่างกันออกไปในข้อสาระสำคัญ กล่าวคือใน
การดำเนินคดีในข้อหาเมาแล้วซ้ำนั้นหากมีการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์จากลมหายใจจากผู้ขับขี่แล้ว
พบว่าปริมาณเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะต้องส่งฟ้องเพื่อดำเนินคดีในชั้นศาลทุกกรณี

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“ส่งฟ้องศาลครับ ตัวนี้พนักงานสอบสวน ไม่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ซึ่งกระบวนการควบคุมก็ต้องไปดูแลเรื่องเวลาอีก ต้องฟ้องให้ทัน 48 ชั่วโมงเพราะว่าโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีอยู่ในเขตของอำนาจศาลแขวง ถ้าว่ามันทั่วๆไปเกี่ยวในเรื่องของเวลาของพนักงานสอบสวนอีก บางครั้งไปติดกับเย็นวันศุกร์ พรุ่งนี้วันเสาร์ก็ต้องรีบไปฟ้องให้ทันในครึ่งวัน แล้วก็ควบคุมตัวไปถึงวันจันทร์ สมมติไม่มีเงินประกันนะครับ มันก็จะเกินไปกว่าอำนาจควบคุมของพนักงานสอบสวน”

เจ้าพนักงานตำรวจ

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบว่าอาจมีบ้างในบางกรณีที่อาจจะไม่ได้มีการตรวจวัด ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะมีเมาไมโดนจับ หรือไมโดนสุ่มตรวจ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยประการอื่นๆ อาทิเช่น ความไม่เพียงพอของเครื่องมือ จำนวนเจ้าหน้าที่หรือกำลังพลที่มีไม่เพียงพอ หรือเกิดจากเจ้าพนักงานตำรวจที่เป็นหน่วยงานทางด้านการบังคับใช้กฎหมายขั้นต้นไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง รวมถึงความรู้แจ้งหรือการมีความสัมพันธ์ในทางส่วนตัวกับเจ้าพนักงานตำรวจ ก็ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะในกรณีของการดื่มแล้วขับ หรือเมาแล้วขับนั้น หลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลได้ทั้งสองกรณี และส่งผลให้ไม่สามารถทราบจำนวนผู้ที่หลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีที่ชัดเจนได้เช่นกัน

ตัวอย่าง คำสัมภาษณ์ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดี

“ถ้าไม่ถูกศาลฟ้องก็ไม่โดนจับนะสิ ถ้าตำรวจไม่ได้ enforce มัน หรือว่าตำรวจจับได้แต่ว่ามันปรับศาลเตี้ยจ่ายเงินนั้น ก็มีตามกฎหมาย เพราะว่าทำผิดกฎหมายจราจรศาลเตี้ยเยอะให้ร้อยสองร้อย ตำรวจก็จับเพราะนั่นตรงนี้ถ้าไม่มีคนเห็นมันก็หลุดไปและอีกอย่างก็คือโดยเฉพาะเค้าจะเน้นช่วงเทศกาลตั้งด่านตรวจอะไรธรรมดาถ้าไม่มีการตรวจตรวจแบบกลางวันอะไรแบบนี้ก็ไม่มีการปรับจับเท่าไรหรอก จริงๆนะ ถ้าจะเอากันจริงๆเนี่ย มันจับได้ทุกวันแหละ จากไอ้คนที่ในท์คลับปิดแล้วก็ออกมาเลยขับรถเมาทุกคน”

นักวิชาการ

“ไม่ถูกดำเนินคดีคือหมายถึงไม่ถูกจับใจ คือผมกำลังจะบอกว่ามันเริ่มจาก Implement เรามีปัญหาเพราะเราไม่มีกำลังพอ ผลก็คือคนที่กินเหล้าจริงๆนี้ อย่างสมมติร้อยคนอะ ถูกตั้งด่านตรวจไม่เกิน 10 คนหรอก ไม่เกินสิบคนหรอก แม้กิมม้อยที่สิบ เผลอๆไม่ถึงด้วยซ้ำไป”

นักกฎหมาย

“ว่าในการรอดพ้นจากการดำเนินคดีนี้ เหตุผลเพราะว่าการที่ Law Enforcement อะ เราไม่สามารถครอบคลุมได้พื้นที่ทั้งหมด 77 จังหวัด เต็มพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลา 24 ชั่วโมง เราทำไม่ได้ ดังนั้นคนที่เมาแล้วขับจึงหลุดรอดอยู่เต็มไปหมดเลย”

นักกฎหมาย

“ไม่โดนจับเลย เพราะเราไม่มีกำลังพอ แล้วก็พวกนี้เองที่หลุดรอด จึงไปก่อให้เกิดมาแล้วจับแล้วชนคนตาย ดังนั้นเป็นจำนวนเปอร์เซ็นต์นี้คิดแล้วไม่น่าจะถึง 10% ด้วยซ้ำไปที่ถูกจับ ยกตัวอย่างเช่นปี 98 นี้มี 49,553 ราย ที่ถูกจับมาแล้วจับ คุณประพจน์ คำถามถามว่ามีคนกินเหล้าปี 58 ก็คน ที่กินแล้วขับอะ เป็นล้าน 65 ล้านคนอะ ผมว่ากินเป็นล้าน แต่ถูกคุมประพจน์ถูกจับนี้ 40,000 ตีเดียว นี่ละคือโทษที่จะเข้าคำถามข้อนี้ละ นี่ละหลุดพ้น”

กรมคุมประพจน์

“ทุกวันนี้ถ้าเกิดตำรวจจะปล่อยจริงๆจะปล่อยโดยไม่จับเลย จะปล่อยผ่าน จะไม่มีทางสตาร์ทเริ่มต้นเด็ดขาด ถ้าเป่าปู้บถ้าเกินก็ต้องส่งศาล ไม่มีทาง ไม่จับเพราะถ้าจับมันต้องนับหนึ่ง แต่ถ้าเกิดว่า จะไม่จับก็ต้องไม่ให้เป่าเลย”

นักวิชาการ

“การให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นจะไม่ตอบโทษ ถ้าจริงๆแล้วโทษก็คืออัตรากำลังไม่พอ โรงพักมีคนอยู่ 40 คน แล้วมีถนนอยู่ประมาณ 80 สาย ต่อให้อำนาจยังงี้ก็ไม่มีแรง ไปไม่ไหวหรือตาย อย่างนี้อะมันแกไม่ถูกที่คั่น”

เจ้าพนักงานตำรวจ

“ไม่ปฏิเสธว่าถ้าเป่าปู้บเจอฟ้องศาลแน่นอน เพราะทุกรายที่ตรวจพบว่าแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมนี่เขาจะทำสำนวนฟ้องศาล ไอ้ตรงนั้นไม่หวั่ง หวั่งไอ้ที่ไม่ได้ตรวจ”

นักวิชาการ

ดังนั้นจากการศึกษาจึงเห็นได้ว่า แม้ว่าหลักคิดในเรื่องของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องที่ดี แต่อย่างไรก็ตามมีการแสดงความคิดเห็นว่ากฎหมายในลักษณะดังกล่าวนี้ อาจจะยังไม่เข้ากับบริบทของสังคมไทย ดังจะเห็นได้จากการที่มีกฎหมายหลายฉบับที่บัญญัติมาแล้ว แต่กลับไม่มีสภาพการบังคับใช้เท่าที่ควร นอกจากนี้ยังรวมถึงการขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องของตัวผู้บังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายมีความหลากหลายเกินไปและอาจเกิดความซ้ำซ้อนในการใช้บังคับ ส่งผลให้กฎหมายหลักที่ใช้กับกรณีดังกล่าวจะอยู่ที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มากกว่าที่จะบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จัดได้ว่าเป็นเครื่องดื่มอีกประเภทหนึ่งที่อยู่คู่กับสังคมไทยมาเป็นเวลาช้านาน ทั้งนี้เนื่องจากคนไทยเป็นชนชาติที่มีนิสัยรักสนุก และชอบการพบปะสังสรรค์ ดังนั้นการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยในการส่งเสริมพฤติกรรมดังกล่าว อย่างไรก็ตามเนื่องจากในสังคมยุคปัจจุบันที่ประชาชนนิยมมีรถยนต์ส่วนตัวไว้เพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทาง รวมถึงการขับขีไปยังสถานบริการต่างๆ ส่งผลให้จำนวนของผู้ที่ขับขียานพาหนะภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และถือเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สำคัญลำดับแรกๆ เป็นเหตุให้หน่วยงานภาครัฐรวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องพยายามหาแนวทางหรือมาตรการในการลดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมดังกล่าว ซึ่งจากข้อกังวลเช่นว่านี้ส่งผลให้เกิดการผลักดันมาตรการทางกฎหมายในการใช้ควบคุมพฤติกรรมดังกล่าวของผู้ขับขียานพาหนะผ่านทางกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ กล่าวคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แต่ถึงเช่นนั้นตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมการดื่มแล้วขับก็ยังไม่ลดลงมากนักอย่างที่ควรจะเป็น โดยจากการศึกษาสามารถสรุปผลที่ได้จากงานวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่เสนอโครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

5.1.1 สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขียานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

ในการศึกษาสถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขียานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากข้อมูลการตั้งจุดตรวจจุดสกัดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขียานพาหนะของสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนรวมทั้งสิ้น 89 สถานี พบว่า ในรอบ 12 เดือนของการเก็บข้อมูล (ตุลาคม 2558 – กันยายน 2559) มีการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขียานพาหนะในบริเวณกรุงเทพมหานครทุกเดือน แต่มีจำนวนมากขึ้นที่แตกต่างกัน โดยในช่วงเดือนตุลาคม 2558 – เดือนมกราคม 2559 พบว่ามีการตั้งจุดตรวจจุดสกัดระดับแอลกอฮอล์ในระดับที่ค่อนข้างมากเมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 – เดือนกันยายน 2559 อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตในเรื่องสถิติการจับกุมในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2558 – เดือนมกราคม 2559 ซึ่งมีจำนวนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับในช่วงเดือนอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นช่วงใกล้เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนเมษายน 2559 กลับพบว่าจำนวนผู้ถูกจับกุมในข้อหาขับขีรถในขณะเมาสุรากล้นมีปริมาณที่ไม่สูงมากนัก ทั้งนี้เนื่องจากแม้ว่าในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ แต่เนื่องจากการเก็บข้อมูลครั้งนี้เป็นการเก็บข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนมักจะนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวตามต่างจังหวัดรวมถึงการเดินทางกลับภูมิลำเนาของประชากรแฝงในกรุงเทพมหานคร จึงส่งผลให้จำนวนตัวเลขผู้ที่ถูกจับกุมในข้อหาขับขีรถในขณะเมาสุราในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนไม่สูงมากนัก จึงสามารถสรุปผลการวิจัยในประเด็นดังกล่าวได้ว่า สถานการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขียานพาหนะในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในเขตกรุงเทพมหานครยังคงมีอยู่ แม้ว่าจะมีการณรงค์หรือมีการตั้งจุดตรวจจุดสกัด

โดยมีจำนวนมากหรือน้อยแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับในแต่ละช่วงเทศกาล อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาลในเรื่องดังกล่าวนี้ไม่พบข้อมูลว่ามีหน่วยงานใดได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลดังกล่าวไว้ ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การรวบรวมพยานหลักฐานในการฟ้องร้องดำเนินคดี รวมถึงความไม่เพียงพอของอุปกรณ์ เครื่องมือที่ใช้ในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เป็นต้น

5.1.2 เพื่อสำรวจสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุพหุคูณจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และจำนวนในการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล

ในการศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 – 30 กันยายน 2559 จากกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีอาการเมึนเมา ก็พบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการเมึนเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 - 30 กันยายน 2559 มีจำนวนลดลงจากในปี 2558

อย่างไรก็ตาม จากการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวจากสำนักสาธารณสุขฉุกเฉินซึ่งมีการรวบรวมตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยจำแนกสาเหตุของการประสบอุบัติเหตุจราจร โดยแบ่งลักษณะของข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือในกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป และกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2559 พบว่ามีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการดื่มสุราทั่วประเทศในช่วงเดือนเมษายนเป็นจำนวนสูงที่สุดถึง 11,126 ราย โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป จำนวน 9,150 ราย และในกลุ่มผู้ดื่มสุราที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี จำนวน 1,976 ราย โดยช่วงระยะเวลาที่มีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการดื่มสุราในลำดับถัดมาคือในเดือนมกราคม และเดือนธันวาคม เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 5,719 ราย และ 5,718 ราย

นอกจากนี้จากการศึกษา คณะผู้วิจัยพบว่า ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะในกรณีอุบัติเหตุจราจรที่รุนแรง มักจะมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตของผู้ขับขี่ยานพาหนะควบคู่ไปด้วยเสมอ ซึ่งหากพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดแล้วผู้ขับขี่ยานพาหนะก็จะถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกในข้อหาเมาแล้วขับในชั้นศาลด้วยทุกกรณี อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ดังกล่าวไม่ได้มีการจัดให้มีในทุกคดีด้วยปัญหาข้อจำกัดในทางปฏิบัติหลายประการ รวมถึงการละเลยการนำพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2535 มาใช้บังคับอย่างจริงจัง จึงเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ทำให้ตัวผู้ขับขี่หลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลด้วยเช่นกัน

5.1.3 ศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของกระบวนการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

จากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบว่า ปัญหาดังกล่าวเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะที่สำคัญ กล่าวคือ

- การขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่อยู่ในอาการมึนเมา และ
- การขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ร่วมโดยสารกำลังบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

โดยหลักเกณฑ์ที่เจ้าพนักงานตำรวจจะใช้ในการวินิจฉัยในกรณีการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่อยู่ในอาการมึนเมานั้น จะใช้วิธีการวัดจากปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต ซึ่งหากในผู้ขับขี่ยานพาหนะรายใดที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะถือว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นอยู่ในอาการมึนเมาแล้ว ทั้งนี้ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่การขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ผู้ขับขี่รวมถึงผู้ร่วมโดยสารกำลังบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 31 (7) ประกอบประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 และมาตรา 31 (7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะหรือโดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ ซึ่งคำว่าทางและรถ หมายความว่าทางและรถนั้นให้เป็นไปตามความหมายที่ได้มีการกำหนดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยบทบัญญัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะรวมถึงผู้ร่วมโดยสารทุกคนที่กำลังบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในยานพาหนะอันเป็นสถานที่ต้องห้ามตามกฎหมาย โดยบทบัญญัติดังกล่าวไม่ได้กล่าวถึงว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องถึงขนาดอยู่ในอาการมึนเมาหรือไม่

จากการศึกษาเจตนารมณ์ของกฎหมายโดยการค้นคว้าจากเอกสารรวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึก รวมถึงการตีความจากถ้อยคำที่มีการบัญญัติไว้ในกฎหมาย จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าบทบัญญัติในมาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นั้น จะถูกนำมาใช้ในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรวมถึงผู้ร่วมโดยสารบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าวแล้ว โดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้ดื่มมีอาการมึนเมาหรือไม่แต่อย่างใด ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นั้น มีเจตนารมณ์ที่แตกต่างไปจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวมุ่งคุ้มครองถึงความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยที่อาการมึนเมาของผู้ขับขี่ยานพาหนะในแต่ละรายอาจจะไม่เท่ากัน โดยในผู้ขับขี่ยานพาหนะบางรายที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ก็อาจมีอาการมึนเมาและอาจมีความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แล้ว แต่เมื่อมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึงจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มึนเมาแต่อย่างใด ดังนั้นจึงอาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะบางรายอาจอยู่ในอาการมึนเมาโดยทางพฤตินัยแล้วแต่ไม่อาจถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มึนเมาโดยทางนิตินัยได้ จึงไม่อาจดำเนินคดีในข้อหาเมาแล้วขับตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ อันถือได้ว่าเป็นช่องว่างที่สำคัญประการหนึ่งในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่คณะผู้วิจัยได้ทราบจากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกว่าอาการมึนเมาของนักดื่มแต่ละคนก็จะมีอาการแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ อาทิเช่น กระบวนการเผาผลาญและดูดซึม เพศ อายุ น้ำหนัก เป็นต้น ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าหากมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อย่างจริงจังแล้ว ย่อมเป็นการอุดช่องว่างที่เกิดขึ้นจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งจะช่วยในการส่งผลต่อการลดปริมาณอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ในระดับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบว่ามีสาเหตุสำคัญหลายประการที่ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายตามมาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ยังมีช่องว่างบาง

ประการ และส่งผลต่อโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลสำหรับผู้ที่ทำให้เกิดความผิด ดังจะได้อธิบายต่อไป

1. ปัญหาการกระทำความผิดตามมาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จะต้องเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรวมถึงผู้ร่วมโดยสารจะต้องกำลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ ดังนั้นการที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะรายใดที่เมื่อมาถึงจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์แล้ว หากว่าไม่ได้มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาในยานพาหนะนั้นก็จะเป็นความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าวที่จะต้องพบเห็นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาในยานพาหนะนั้น และหากว่าทดสอบวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจแล้วพบว่าไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะไม่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อีกเช่นกัน ซึ่งหากผู้ดื่มรายใดที่ดื่มสุราและมีอาการมึนเมาง่าย แม้ว่าจะมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ก็ตาม ก็จะเป็นการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด และหากว่าผู้ขับขี่ไม่ได้กำลังดื่มบนรถหรือในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ก็จะหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อีกกรณีหนึ่งด้วย

2. ปัญหาในเรื่องของการแสวงหาพยานหลักฐานเพื่อเอาผิดกับตัวผู้กระทำความผิด ทั้งนี้เนื่องจากพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกอบ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 อันเป็นกฎหมายลำดับรอง เป็นกฎหมายที่มีการกำหนดโทษในทางอาญาไว้แก่ผู้ที่ประพฤติด่าฝืน ดังนั้นในการพิจารณาเพื่อคดีแก่ผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีพยานหลักฐานมานำสืบให้ได้ความชัดเจนว่าผู้กระทำความผิดไม่จะเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะเอง หรือผู้ร่วมโดยสารมาด้วย กำลังบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ ขณะที่ในทางปฏิบัติแล้วการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อที่จะเอาผิดแก่ตัวผู้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 31 (7) ค่อนข้างจะเกิดขึ้นได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากโดยลักษณะของการกระทำที่จะต้องเป็นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งการที่เจ้าพนักงานตำรวจจะสังเกตเพื่อเห็นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยเฉพาะอย่างยิ่งในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะเป็นไปได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่จะติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งหากเป็นการกระทำในช่วงเวลากลางวันซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าช่วงเวลาอื่นของวัน ก็จะทำให้สังเกตเห็นได้ยากขึ้น ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ยากต่อการหาพยานหลักฐานที่เห็นประจักษ์เพื่อแจ้งข้อกล่าวหาดังกล่าวแก่ผู้ขับขี่

3. ปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของข้อจำกัดในการตั้งจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ยังไม่อาจตั้งจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ได้อย่างครอบคลุมทุกพื้นที่ ซึ่งเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ส่งผลต่อการหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลของตัวผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ได้ด้วยเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งในเรื่องของกำลังพล รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจวัดที่มีไม่เพียงพอ นอกจากนี้แม้ว่าในด้านหนึ่งแล้วการบังคับใช้กฎหมายควรที่จะต้องมีการใช้บังคับอย่างเข้มงวดอันจะส่งผลต่อการลดจำนวนของพฤติกรรมดังกล่าว แต่ในอีกด้านหนึ่งนั้นหากบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดจนเกินไปก็อาจจะเกิดผลสะท้อนในด้านลบขึ้นได้เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะการตั้งจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์บริเวณหน้าสถานบริการ รวมถึงค่านิยมของสังคมไทยที่ยังคงมองว่าปัญหาในเรื่องดังกล่าวเป็นความผิดที่เล็กน้อย ไม่ร้ายแรงมากนัก ซึ่งจากการสัมภาษณ์เชิงลึกทำให้คณะผู้วิจัยได้ทราบข้อมูลว่าโดยปกติแล้วเจ้าพนักงานตำรวจก็จะมีไปตั้งจุดตรวจวัดในบริเวณดังกล่าวอยู่บ้างเช่นเดียวกัน แต่เนื่องจากมักจะถูกร้องเรียนจากผู้ประกอบการสถานบริการที่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่เสมอ จึงส่งผลให้ในที่สุดก็ต้องกำหนดจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์เลี่ยงบริเวณดังกล่าว ซึ่ง

สภาพปัญหาดังกล่าวเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายที่สำคัญและส่งผลให้เจ้าพนักงานตำรวจเองก็ต้องใช้ดุลพินิจในการกำหนดจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์เพื่อให้เกิดผลกระทบกับทางผู้ประกอบการน้อยที่สุดแต่ในขณะเดียวกันก็มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพไปพร้อมกันด้วย อย่างไรก็ตามในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ หรือ เทศกาลวันสงกรานต์ คณะผู้วิจัยพบว่ามีการกวัดขวนวินัยจราจร รวมถึงในเรื่องของการดื่มแล้วขับ และ เมาแล้วขับ อย่างจริงจังและเข้มงวด แต่ก็เป็นการบังคับใช้กฎหมายแต่เพียงบางช่วงบางขณะเท่านั้น

4. ปัญหาการขาดการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 โดยเจ้าพนักงานตำรวจส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่เรื่องของการเมาแล้วขับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มากกว่า ทั้งนี้อาจจะสืบเนื่องมาจากปัญหาในเรื่องของการแสวงหาพยานหลักฐานที่ชัดเจนในการเอาผิดกับตัวผู้ฝ่าฝืนที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น นอกจากนี้ในกรณีของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับซึ่งอาจตกอยู่ภายใต้บทบังคับของกฎหมายทั้งสองฉบับพร้อมกันได้ กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่กำลังขับขี่ ก็จะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดตาม มาตรา 31 (7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แล้ว และหากผู้ขับขี่นั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิตเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อหาเมาแล้วขับอีกฐานหนึ่ง ซึ่งในกรณีดังกล่าวในทางกฎหมายอาญาแล้วจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่เป็นกรรมเดียวแต่ผิดกฎหมายหลายบท หลายมาตรา ซึ่งมาตรา 90 แห่งประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดให้เมื่อการกระทำใดอันเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทให้ใช้กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดลงโทษแก่ผู้กระทำ ส่งผลให้การกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวมักจะใช้บังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เพียงฉบับเดียว ไม่ว่าในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจ หรือในชั้นพนักงานอัยการ ส่งผลให้ตัวผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ได้ถูกลงโทษตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นอกจากนี้ จากการศึกษาโดยการลงพื้นที่สอบถามเจ้าพนักงานตำรวจระดับปฏิบัติการที่เคยปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ คณะผู้วิจัยพบว่าเจ้าพนักงานตำรวจบางรายยังไม่ทราบ หรือยังไม่มีความเข้าใจถึงเนื้อหาตาม มาตรา 31 (7) ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกอบ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 เท่าที่ควร

5.1.4 ศึกษาความคิดเห็นถึงประสิทธิภาพและความเหมาะสมของอัตราค่าปรับที่สามารถกำหนดให้เปรียบเทียบปรับตามระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

ในประเด็นเรื่องความเหมาะสมของอัตราค่าปรับรวมถึงอำนาจในการเปรียบเทียบปรับนั้น จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เปิดช่องให้เจ้าพนักงานตำรวจสามารถที่จะเปรียบเทียบปรับได้ อันเป็นกลไกตามกฎหมายที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับเพื่อให้ยุติคดีดังกล่าวได้ตั้งแต่ในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจ โดยวิธีการเปรียบเทียบปรับก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลให้ผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับซึ่งยานพาหนะหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลเช่นเดียวกัน ซึ่งโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 31 (1) – (7) ได้มีการกำหนดโทษเอาไว้ใน หมวด 7 บทกำหนดโทษ มาตรา 42 ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งตามบัญชีอัตราค่าปรับเปรียบเทียบปรับแบบท้ายระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ได้กำหนดอัตราค่าปรับกำหนดให้เปรียบเทียบปรับเป็นลักษณะขั้นบันไดเป็น 3 กล่าวคือ หากกระทำความผิด

ครั้งที่ 1 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 3,000 บาท หากกระทำความผิดครั้งที่ 2 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 6,000 บาท และหากกระทำความผิดเป็นครั้งที่ 3 ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษปรับ 10,000 บาท

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกแล้ว คณะผู้วิจัยได้ทราบข้อมูลว่าอัตราของโทษปรับที่มีการกำหนดไว้ในกฎหมายดังที่กล่าวไว้ข้างต้นมีความเหมาะสมแล้ว โดยการเพิ่มโทษให้หนักขึ้นอาจเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุดมากนัก แต่หากอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังจึงจะส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลดลง อย่างไรก็ตามปัญหาหนึ่งที่สำคัญในเรื่องของการบังคับโทษในกรณีดังกล่าวคือการที่กฎหมายกำหนดโทษในลักษณะที่เป็นขั้นบันไดดังกล่าว ยังไม่ได้มีการเชื่อมโยง (Link) ข้อมูลบันทึกการจับกุมเข้าไว้ด้วยกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่เจ้าพนักงานตำรวจจะทราบได้ว่าผู้ต้องหาในฐานะความผิดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในยานพาหนะนั้นเคยกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันนั้นมาแล้วหรือไม่ หรือเป็นการกระทำความผิดในครั้งที่เท่าใดแล้ว ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการปรับผู้กระทำความผิดแบบขั้นบันไดยังคงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายในกรณีดื่มแล้วขับ รวมทั้งโอกาสการหลุดรอดพ้นจากการดำเนินคดีในชั้นศาล คณะผู้วิจัยได้พบปัญหาหลายประการที่ส่งผลให้ผู้ดื่มแล้วขับหลุดรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีในชั้นศาลดังที่ได้กล่าวแล้ว นำไปสู่ข้อเสนอแนะของคณะผู้วิจัยดังต่อไปนี้

- การมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะอยู่หลายฉบับ ส่งผลให้แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายอาจจะไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งที่วัตถุประสงค์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นไปอย่างน่าสนใจกล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งมีแนวโน้มสูงในการก่อให้เกิดอันตรายบนท้องถนน ทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและต่อผู้ใช้รถใช้ถนนรายอื่น ในขณะที่ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการจำกัดพื้นที่หรือบริเวณในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งรวมถึงการห้ามดื่มบนยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือเป็นผู้ที่ร่วมโดยสารมาด้วย โดยไม่ต้องนำตัวผู้กระทำความผิดมาตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์แต่อย่างใด การที่กฎหมายทั้งสองฉบับมีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เช่นนี้จึงเป็นการลงโทษทั้งผู้ขับขี่ในขณะที่เมา รวมถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ดื่มแอลกอฮอล์ด้วยเช่นกัน ดังนั้นจึงควรนำกฎหมายทั้งสองฉบับมาผนวกรวมกันเป็นกฎหมายเฉพาะต่างหากอีกฉบับหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมเมาแล้วขับ หรือ พฤติกรรมดื่มแล้วขับ ก็ตาม โดยกำหนดอัตราโทษของผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนให้ลดหลั่นกันเป็นไปตามความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดอันตรายบนท้องถนน ในลักษณะเดียวกันกับรูปแบบกฎหมาย Road Traffic Act ของประเทศญี่ปุ่น

- สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่เจ้าพนักงานตำรวจ ตลอดจนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ในลักษณะของคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อให้องค์ความรู้ในเรื่องดังกล่าวมีความชัดเจนและเป็นไปในทิศทางเดียวกันมากขึ้น

- ปรับแก้บทสันนิษฐานของกฎหมาย โดยเฉพาะในกรณีของการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31 (7) ประกอบประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 โดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า หากในระหว่างที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจค้นยานพาหนะคันใดแล้วพบว่ามีบรรจุภัณฑ์

ของเครื่องตีมแอลกอฮอล์อยู่ในยานพาหนะนั้น ในลักษณะที่ตีมยังไม่หมด หรือ อยู่ในลักษณะที่เพิ่งตีมหมดไปไม่นาน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะ รวมถึงผู้ที่ร่วมโดยสารมาในยานพาหนะนั้นตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ และเป็นผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 31 (7) ประกอบประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องตีมแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 แต่สามารถเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่สามารถนำสืบทักตัวเป็นอย่างอื่น หรือแสดงพยานหลักฐานโต้แย้งว่าตนเองไม่ได้ตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะได้ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกแก่เจ้าพนักงานตำรวจในกรณีที่มีการตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ในยานพาหนะแต่ขณะตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แล้วพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์อยู่แต่ไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด

- ควรมีการกำหนดแผนงานและหาจุดที่เป็นการแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน รวมถึงการสร้างชุดความคิดให้แก่เยาวชน โดยศึกษาหรือถอดบทเรียนจากผู้ที่ไม่ตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์เพื่อหาสาเหตุว่าเหตุใดจึงไม่ตีมรวมถึงมีวิธีในการปฏิเสธอย่างไร

- ควรสร้างศูนย์รวมองค์ความรู้ในลักษณะที่เป็น “ถังความคิด” (Think Tank) ทั้งนี้เนื่องจากความรู้ความเข้าใจในเรื่องแอลกอฮอล์ของสังคมไทยค่อนข้างมีความหลากหลาย โดยที่แต่ละคนก็จะมี ความเข้าใจไปคนละอย่างแตกต่างกัน ดังนั้นหากมีการรวบรวมองค์ความรู้ต่างๆ เหล่านั้นในลักษณะที่เป็นฐานข้อมูลกลาง และเป็นความรู้เดียวที่ถูกต้องที่สุดเพื่อความสะดวกต่อการนำไปใช้หรือศึกษาค้นคว้าต่อยอดต่อไป ซึ่งการขาดศูนย์รวมองค์ความรู้ดังกล่าว ส่งผลให้ภาคีเครือข่ายต่างก็กำหนดแนวนโยบายไปตามที่แต่ละคนเข้าใจ ทำให้ผลที่ได้รับกลับมาไม่มีพลังเท่าที่ควรและกลายเป็นลักษณะงานประจำ (routine) ที่ไร้เป้าหมายไปในที่สุด

บรรณานุกรม

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา.

ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555.

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

ระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551.

รายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 8 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2550.

รายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 67 วันที่ 28 พฤศจิกายน 2550.

วรรณ พัฒนาศิริ. (2555). กระบวนการยุติธรรมกับการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำ. สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.

สถิติเมาแล้วซ้ำปีใหม่ 4,509 คดีเพิ่มขึ้น 259 คดี. กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. Available on <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/627468>. (8 มกราคม 2558).

อุษา บิ๊กกินส์. (ม.ป.ป.). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วซ้ำและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. *วารสารสิทธิปริทัศน์*.

Drinkaware, 'Drink Driving Penalties', (2016), <<https://www.drinkaware.co.uk/alcohol-facts/alcohol-and-the-law/drink-driving-penalties/>> accessed 15 December 2016

Drinkaware, 'How Alcohol Affects Driving', (2016), <<https://www.drinkaware.co.uk/alcohol-facts/alcohol-and-the-law/drink-driving-and-the-legal-alcohol-limit/>> accessed 15 December 2016

H.J. Walls and Alistair Brownlie, *Drink, Drugs and Driving*, (2nd ed), (1985), (London : Sweet & Maxwell)

J. Todd Arnedt, Gerald J.S. Wilde, Peter W. Munt and Alistair W. MacLean, 'How do Prolonged Wakefulness and Alcohol Compare in the Decrements they Produce on a Simulated Driving Task?', (2001), *Accident Analysis and Prevention*, Vol.33, p. 337-344

Makoto Saito, Hideaki Shiroyama, Takeyoshi Imai and Toru Ogino, 'Laws and Policies Pertaining to Traffic Safety', in *Traffic and Safety Sciences: Interdisciplinary Wisdom of IATSS*, IATSS (ed.), pp.100-115

OECD, 'Alcohol Consumption', (2016), <<https://data.oecd.org/healthrisk/alcohol-consumption.htm>> accessed 15 December 2016

Road Traffic Act http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/laws/alcohol_japan.pdf

Stephen G. Tibbetts. *Criminological theory: the essentials*. 2nd Edition. California: Sage, 2015.

T. Nagata, S. Setoguchi, D. Hemenway & M.J. Perry. (2008). Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury Prevention*.

WHO, *Global status report on alcohol and health 2014 : Country Profiles*, (2015), <http://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/msb_gsr_2014_2.pdf?ua=1> accessed 16 December 2016, pp. 144, 246, 267

WHO, *Road traffic injuries : Fact Sheet*, (2016),

<<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>> accessed 16 December 2016