



รายงานการศึกษากลุ่ม
(Group Report)

เรื่อง
ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก
(ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

จัดทำโดย กลุ่มไก่อฟ้า

ผู้ศึกษาวิทยาลัยกิจการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
หลักสูตร การบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 6
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2558

ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก
(ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

โดย

กลุ่มไก่อฟ้า

นางภาวดี	ศิริเมธาร์กษ์
นายวีระกิตต์	หาญปริพรรณ์
นายสุชาติ	ชาติปัญญาวุฒิ
นางสาวอำไพ	สิงหเพชร
นายสุรียา	จิวิสัยพงษ์
พ.ต.อ. บัณฑิต	ทิตาภาค
นางชริตว์จาร์	คลองการยิง
นายสิทธิชัย	หอมศิริวรรณ
นายวิบูลย์	นาคทับทิม
นายพรชัย	กฤษฎาวารกุล

ผู้ศึกษาวิทยาลัยกิจการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 6
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2558

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 และเสนอแนะแนวทางแก้ไข ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถ คณะผู้ศึกษาใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ออกแบบการวิจัยด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร หรือการวิจัยเชิงเอกสาร และกระบวนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ประชากรและกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาครที่ปฏิบัติหน้าที่ตั้งด่านตรวจสอบประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะ จำนวน 4 คน และประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่สัญจรบริเวณด่านตรวจอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 25 คน

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดได้ให้ความเห็นว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เป็นพระราชบัญญัติที่มีประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติงานค่อนข้างมาก ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากก่อนแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถใช้อำนาจบังคับผู้ขับขี่ให้ตรวจวัดแอลกอฮอล์เพื่อหาหลักฐานในการเอาผิดได้หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอม ภาครัฐได้เล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตลอดมาจนถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมบทสันนิษฐานที่สำคัญ คือ ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทดสอบว่าเมาสุราหรือไม่โดยไม่มีเหตุอันควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นขับรถขณะเมาสุรา ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามประชาชนบางกลุ่มกลับตั้งข้อสังเกตว่า ข้อสันนิษฐานนั้นเป็นการละเมิดต่อสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลและสิทธิมนุษยชนตามกฎหมายรัฐธรรมนูญหรือไม่ ตลอดจนมีความกังวลต่อความโปร่งใสในการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในปัญหาข้อนี้เมื่อเทียบกับคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่ 11/2551 ซึ่งวินิจฉัยว่าบทบัญญัติข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าวไม่ได้เป็นการจำกัดสิทธิจนเกินสมควร ไม่ได้กระทบต่อสาระสำคัญแห่งสิทธิ และมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไป ไม่ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 39 วรรคสอง จึงใช้บังคับได้ ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นฝ่ายนิติบัญญัติ หรือภาครัฐที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกให้ทันต่อยุคสมัยและบริบทของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ดังคำกล่าวที่ว่า “กฎหมายต้องรับใช้สังคม” ภาคประชาชนก็ต้องเข้าใจและเคารพในกฎหมาย เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมในการขับขี่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย ก็จะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ อันจะก่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางทุกราย.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่องนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาของผู้บริหารสถาบันกิจการยุติธรรม และคณะที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิได้แก่ รองศาสตราจารย์ ดร.สุมาลี วงษ์วิฑิต รองศาสตราจารย์ ดร.ปิยะนุช เงินคล้าย รองศาสตราจารย์อนงค์ทิพย์ เอกแสงศรี ดร.พัต จวางกูร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รองศาสตราจารย์ พงศ์สัณห์ ศรีสมทรัพย์ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัยกลุ่มไก่อฟ้า ยธส. 6 ที่สละเวลาอันมีค่ายิ่งในการให้คำปรึกษา ชี้แนะองค์ความรู้ และข้อมูลทางวิชาการด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกท่านที่ได้สละเวลาในการให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา รวมทั้งท่านผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม นางศิวากร คุร์ตันเวช และเจ้าหน้าที่สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมที่อำนวยความสะดวกและให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์และเป็นองค์ความรู้แก่กระบวนการยุติธรรมไทย

คณะผู้จัดทำ
สิงหาคม 2558

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	ง
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	2
1.4 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา	3
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	4
2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย	4
2.2 พ.ร.บ. จรรยาทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม และ พ.ร.บ. จรรยาทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557	9
2.3 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	16
2.4 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย	20
บทที่ 3 ระเบียบวิธีในการศึกษาวิจัย	21
3.1 รูปแบบการศึกษาวิจัย	21
3.2 แหล่งข้อมูล	21
3.3 ประเด็นที่ศึกษา	22
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บ และแนวทางการเก็บรวบรวมข้อมูล	22
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	22
บทที่ 4 ผลการวิจัย	24
ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ	24
ส่วนที่ 2 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ	27
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	35
5.1 สรุปผลการศึกษา	35
5.2 การอภิปรายผลการศึกษา	37
5.3 ข้อเสนอแนะ	38
5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	38
5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม	38
บรรณานุกรม	39

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงบทลงโทษและผู้กระทำความผิด	14
2	สถิติของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2557	27

บทที่ 1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นปัญหาหนึ่งที่คร่าชีวิตคนไทยไปจำนวนมาก และส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่ร่วมบนท้องถนน รวมถึงผู้ที่สัญจรหรือผู้ที่อยู่อาศัยใกล้กับเส้นทางจราจร สาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่พบเห็นได้บ่อยคือ ปัญหาเมาแล้วขับ โดยเฉพาะเทศกาลต่างๆ เนื่องจากสังคมไทยยังคงมีพฤติกรรมในการดื่มสุราอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในวาระสังสรรค์ งานฉลอง หรืองานประเพณี การดื่มสุราแล้วขับรถเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้สูง จนมีการจัดอันดับหรือจัดทำสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนจากหน่วยงานต่างๆ ในแต่ละปี ดังเช่นข้อมูลสถิติของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2557 จากมูลนิธิเมาไม่ขับ (Don't Drive Drunk Foundation) พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอันดับที่ 1 คือ เมาแล้วขับ อันดับที่ 2 คือ การขับรถเร็ว และอันดับที่ 3 คือ การขับรถตัดหน้ากัน ซึ่งทุกสาเหตุล้วนนำไปสู่ความสูญเสีย การบาดเจ็บและเสียชีวิต ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาสำคัญที่ภาครัฐ องค์กรต่างๆ และภาคเอกชนหลายหน่วยงานได้ออกมาร่วมกันรณรงค์ ตลอดจนพยายามมาตรการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่เมาแล้วขับ

จากปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ดื่มสุราแล้วขับรถ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ที่ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ในเมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่เมาสุราและมีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ซึ่งกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับรถหรือเมาสุราหรือไม่ นับว่าเป็นกฎหมายที่มีจุดประสงค์เพื่อป้องปรามคนเมาที่คิดจะขับรถ อีกทั้งเป็นการป้องกันที่ต้นเหตุมิให้ “เมาแล้วขับ” เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนในลำดับต้นๆ อีกต่อไป หากผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษจำคุกหรือปรับหรือทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 ยังได้บัญญัติให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับรถหรือเมาสุราหรือไม่ด้วยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ตรวจการมักถูกผู้ขับขี่ปฏิเสธไม่ให้ความร่วมมือในการทดสอบว่าเมาหรือไม่ จึงเป็นที่มาของการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งเป็นวันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นเครื่องมือที่เอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ตรวจการมากขึ้น โดยหากผู้ขับขี่ที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าเมาแล้วขับไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควร กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเมาแล้วขับ อย่างไรก็ตาม ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ดังกล่าวแล้ว สถิติอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการเมาแล้วขับก็ยังคงสูงอยู่ และมีแนวโน้มว่าจะสูงกว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนลักษณะอื่นๆ

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าว คณะผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัญหา และอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เพื่อวิเคราะห์ถึงโอกาสและข้อจำกัดของกฎหมาย เพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริม ป้องกัน หรือกำหนดมาตรการการใช้กฎหมายอันนำไปสู่ การแก้ไขปัญหาคการใช้กฎหมาย รวมถึงการลดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1.2.1 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557
- 1.2.2 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557
- 1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

- 1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา ประกอบด้วย
 - 1.3.1.1 ศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรมาแล้วมาขับรถ และกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติม
 - 1.3.1.2 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ในประเด็นที่เกี่ยวข้อง
 - 1) วิธีการเรียกตรวจวัด ปัญหาอุปสรรคของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ช่วงก่อนและหลังการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557 ความคิดเห็นเรื่องกฎหมายดังกล่าวที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับของผู้ขับขี่ ความคิดเห็นต่อการใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา
 - 2) ศึกษาความรู้ความเข้าใจของผู้ขับขี่ต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557
- 1.3.2 ขอบเขตด้านแหล่งข้อมูล ประกอบด้วย
 - 1.3.2.1 ข้อมูลเอกสาร ประกอบด้วย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 และสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีเมาแล้วขับของจังหวัดสมุทรสาคร
 - 1.3.2.2 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่สัญจรผ่านด่านตรวจ
 - 1.3.2.3 เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย
 - 1.3.2.4 สถานการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ด่านตรวจของเจ้าหน้าที่
- 1.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลาเก็บข้อมูล ระหว่างวันที่ 13 - 15 เมษายน 2558
- 1.3.4 ขอบเขตด้านสถานที่ คือ เขตเทศบาลเมืองสมุทรสาคร

1.4 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

1.4.1 ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ในการจัดการกับปัญหา “เมาแล้วขับ”

1.4.2 สามารถนำข้อเสนอแนะจากการศึกษา ไปประกอบในการพิจารณากำหนดนโยบายเพื่อการกำกับ ควบคุม ดูแลหรือกำหนดมาตรการในการป้องกันผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับ ภายใต้การประยุกต์ใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ให้เท่าทันกับปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 คณะผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิดและ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม ในมาตราที่เกี่ยวข้องกับบทบัญญัติในเรื่องการขับรถในขณะเมาสุรา รวมถึงศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับดังนี้

2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย

2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

2.3 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.4 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย

2.1.1 ความหมายของกฎหมาย

กฎหมาย หมายถึง กฎที่สถาบัน หรือผู้ที่มีอำนาจสูงสุดในรัฐตราขึ้น หรือที่เกิดขึ้นจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือ เพื่อใช้ในการบริหารประเทศ เพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตาม เพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หรือระหว่างบุคคลกับรัฐ (ศูนย์สารสนเทศ ราชบัณฑิตยสถาน, ม.ป.ป.)

นันทวัฒน์ บรมานันท์ (2551) กล่าวว่า กฎหมายหมายถึงข้อกำหนดที่รวบรวมขึ้นเป็นกฎเกณฑ์ทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจรัฐ หรือระหว่างนิติบุคคลในกฎหมายกับเอกชน ในขณะที่กฎหมายเอกชนนั้นเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนด้วยกัน เช่น กฎหมายแพ่ง เป็นต้น

สมยศ กัญญาทอง (ม.ป.ป.) ได้ให้ความหมายของกฎหมาย หมายถึง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่ออกมาเพื่อบังคับใช้กับประชาชน ภายในรัฐนั้นๆ จะต้องมิลักษณะสำคัญโดยเฉพาะ นั่นก็คือ เป็นกฎหมายที่ออกมาจากผู้มีอำนาจในรัฐ สามารถใช้บังคับกับบุคคลโดยทั่วไปไม่มีข้อยกเว้น ทุกคนต้องปฏิบัติตามหากฝ่าฝืนย่อมได้รับโทษ

จากความหมายดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า กฎหมาย หมายถึง กฎ ข้อกำหนด หรือระเบียบข้อบังคับที่ออกโดยผู้มีอำนาจสูงสุดแห่งรัฐมีสภาพบังคับทุกคนในสังคมนั้นๆ ต้องปฏิบัติตาม ไม่มีข้อยกเว้น หากฝ่าฝืนจะต้องได้รับการลงโทษ

2.1.2 ประเภทของกฎหมาย

นันทวัฒน์ บรมานันท์ (2551) ได้แบ่ง กฎหมายออกเป็นสองประเภท คือ

1. กฎหมายรัฐธรรมนูญ เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์สำคัญคือการวางระเบียบการปกครองรัฐ การตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐและการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ดังนั้นในกฎหมายของรัฐธรรมนูญจึงประกอบด้วยบรรดาหลักเกณฑ์ทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งแยกอำนาจในการปกครองประเทศออกเป็นอำนาจนิติบัญญัติ อำนาจบริหาร อำนาจตุลาการ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับหลักประกันสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ซึ่งในเรื่องหลังนี้ก็จะรวมไปถึงความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจรัฐ

และประชาชนด้วย กฎหมายรัฐธรรมนูญเหล่านี้มักจะถูกรวบรวมไว้เป็นเอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่เรียกกันว่ารัฐธรรมนูญ (Constitution)

2. กฎหมายปกครอง เป็นกฎหมายที่วางหลักในการจัดระเบียบการปกครองรัฐ และการดำเนินกิจกรรมของฝ่ายปกครอง ประกอบด้วยบรรดาหลักเกณฑ์ทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และการดำเนินงานขององค์กรต่างๆ ของรัฐ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรของรัฐด้วยกัน ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรของรัฐกับประชาชน เช่น กฎหมายจัดตั้งมหาวิทยาลัยที่ประกอบด้วยสาระสำคัญเกี่ยวกับการจัดตั้งมหาวิทยาลัย หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการลงทะเบียนเรียนของนิสิตนักศึกษา กฎเกณฑ์สำหรับการรับปริญญา โทษและการลงโทษทางวินัยแก่นิสิตนักศึกษา เป็นต้น

สมัยศ ก้นยาทอง (ม.ป.ป.) กล่าวว่า กฎหมายมีหลายประเภทขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้ หรือแบ่งตามลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างประชาชน โดยสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. ประเภทแบ่งตามระบบหรือที่มาของกฎหมาย โดยที่มาของกฎหมาย มี 2 ระบบ คือ ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร และระบบไม่เป็นลายลักษณ์อักษรหรือเรียกอีกอย่างว่า ระบบจารีตประเพณีมีดังนี้

1.1 ระบบลายลักษณ์อักษร (Civil law System) คือ ประเทศไทยใช้ระบบนี้เป็นหลัก เป็นกระบวนการจัดทำกฎหมายมีขั้นตอนที่เป็นระบบ มีการจดบันทึก มีการกลั่นกรองของฝ่ายนิติบัญญัติ คือ รัฐสภา มีการจัดหมวดหมู่กฎหมายของตัวบทและแยกเป็นมาตรา เมื่อผ่านการกลั่นกรองจากรัฐสภาแล้วจะประกาศใช้เป็นกฎหมายโดยราชกิจจานุเบกษา กฎหมายลายลักษณ์อักษรนี้ ได้แก่ กฎหมายรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง

1.2 ระบบไม่เป็นลายลักษณ์อักษรหรือจารีตประเพณี (Common Law System) เป็นกฎหมายที่มีได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษร ไม่มีการจัดเป็นหมวดหมู่ และไม่มีมาตรา หากแต่เป็นบันทึกความจำตามขนบธรรมเนียมประเพณีที่ใช้กันต่อๆ มาตั้งแต่บรรพบุรุษรวมทั้งบันทึกคำพิพากษาของศาลที่พิพากษาคดีมาแต่ดั้งเดิม ประเทศที่ใช้กฎหมายจารีตประเพณีหรือไม่เป็นลายลักษณ์อักษร ได้แก่ ประเทศอังกฤษและประเทศทั้งหลายในเครือจักรภพของอังกฤษ

2. ประเภทแบ่งตามลักษณะการใช้กฎหมาย คือ การแบ่งประเภทกฎหมายตามลักษณะการใช้กฎหมาย ต้องคำนึงถึงบทบาทและหน้าที่ การนำเอากฎหมายไปใช้เป็นหลัก ซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ กฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ

2.1 กฎหมายสารบัญญัติ คือ กฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของบุคคล กำหนดข้อบังคับความประพฤติของบุคคลทั้งในทางแพ่งและในทางอาญา โดยเฉพาะในทางอาญา คือ ประมวลกฎหมายอาญาจะบัญญัติลักษณะการกระทำอย่างไรเป็นความผิดระบอบประกอบความผิดและกำหนดโทษไว้ว่าจะต้องรับโทษอย่างไร และในทางแพ่งคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีการกำหนดสาระสำคัญของบทบัญญัติว่าด้วยนิติสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในฐานะต่างๆ ตามกฎหมาย เช่น นิติกรรมหนี้ สัญญา เอกเทศสัญญา เป็นต้น

2.2 กฎหมายวิธีสบัญญัติ คือ กฎหมายที่บัญญัติถึงวิธีการปฏิบัติด้วยการนำเอากฎหมายสารบัญญัติไปใช้ไปปฏิบัติกันเอง เช่น ไปดำเนินคดีในศาล หรือเรียกว่ากฎหมายวิธีพิจารณาความก็ได้ กฎหมายวิธีสบัญญัติจะกำหนดระเบียบ ระบบ ขั้นตอนในการใช้ เช่น กำหนดอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการดำเนินคดีอาญาต่อผู้ต้องหา วิธีการร้องทุกข์ วิธีการสอบสวนวิธีการนำคดีที่มีปัญหาฟ้องต่อศาล วิธีการพิจารณาคดีต่อผู้คดีในศาล รวมทั้งการบังคับคดีตามคำสั่ง หรือคำพิพากษาของศาล เป็นต้น

กฎหมายวิธีสบัญญัติจะกำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งเป็นกฎหมายหลัก

3. ประเภทแบ่งตามบทบัญญัติในกฎหมายที่มีความสัมพันธ์กับประชาชน คือ กฎหมายที่ถูกบัญญัติถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปฏิบัติด้วยกัน เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชนด้วยกันเอง หรือความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชน คือ เจ้าหน้าที่รัฐกับเอกชน แยกได้เป็น 3 ประเภท คือ กฎหมายมหาชน กฎหมายเอกชน และกฎหมายระหว่างประเทศ

3.1 กฎหมายมหาชน เป็นกฎหมายที่รัฐตราออกใช้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับประชาชนในการบริหารประเทศ รัฐมีฐานะเป็นผู้ปกครองประชาชนด้วยการออกกฎหมายและให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยแก่สังคม จึงตรากฎหมายประเภทมหาชนซึ่งเกี่ยวข้องกับประชาชนเป็นส่วนรวมทั้งประเทศ และทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจะมีผลกระทบต่อบุคคลของประเทศเป็นส่วนรวม จึงเรียกว่า กฎหมายมหาชน กฎหมายประเภทนี้ได้แก่ กฎหมายรัฐธรรมนูญ กฎหมายปกครอง เช่น พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน กฎหมายอาญา เป็นต้น

3.2 กฎหมายเอกชน เป็นกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชน ด้วยกันเอง เป็นความสัมพันธ์ในเรื่องสิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่สัญญา คือ เอกชนด้วยกันเอง รัฐไม่ได้เข้าไปยุ่งเกี่ยวด้วย เพราะไม่มีผลกระทบต่อสังคมส่วนรวม จึงให้ประชาชนมีอิสระกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างกันภายในกรอบของกฎหมายเพื่อคุ้มครองความเสมอภาคมิให้เอาเปรียบต่อกันจนเกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน กฎหมายเอกชน ได้แก่ กฎหมายแพ่งทั้งหลายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น

3.3 กฎหมายระหว่างประเทศ คือ กฎหมายที่มีกฎเกณฑ์ข้อบังคับเกิดจากความตกลงกันระหว่างประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศแยกตามลักษณะความเกี่ยวพันประเภทใหญ่ๆ ได้ 3 ประเภทคือ

3.3.1 กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง เกิดขึ้นได้โดยข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างประเทศต่อประเทศ หรืออาจมีประเทศอื่นเข้ามาร่วมเป็นสมาชิก หรือเป็นภาคีด้วย

3.3.2 กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล เป็นกฎเกณฑ์ข้อบังคับว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนต่อเอกชน หรือระหว่างบุคคลที่อยู่ต่างรัฐ หรือต่างประเทศ

3.3.3 กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดทางอาญาที่เกี่ยวข้องกันระหว่างสองประเทศ และประเทศนั้นมีข้อตกลงรับรองให้ศาลแต่ละประเทศพิจารณาคดี หรือร่วมมือกันส่งผู้ร้ายข้ามแดนจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งได้

จากแนวคิดประเภทของกฎหมาย สามารถสรุปได้ว่า กฎหมายสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1) แบ่งตามประเภทนิยมทั่วไป คือ กฎหมายรัฐธรรมนูญ และกฎหมายปกครอง 2) แบ่งตามระบบหรือที่มาของกฎหมาย คือ ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร เช่น กฎหมายรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติต่างๆ เป็นต้น และระบบกฎหมายที่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษรหรือจารีตประเพณี เป็นลักษณะบันทึกความจำตามขนบธรรมเนียมประเพณีที่ใช้ต่อๆ มา 3) แบ่งตามลักษณะการใช้ คือ กฎหมายสารบัญญัติ (บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของบุคคล) และกฎหมายวิธีสบัญญัติวิธีนำกฎหมายสารบัญญัติไปปฏิบัติ) และ 4) แบ่งตามบทบัญญัติในกฎหมายที่มีความสัมพันธ์กับประชาชน คือ กฎหมายมหาชน เพื่อกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับประชาชนในการบริหารประเทศ กฎหมายเอกชน

เพื่อกำหนดความความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชน และกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อเป็นกฎเกณฑ์ข้อบังคับเกิดจากความตกลงกันระหว่างประเทศ

2.1.3 ลักษณะของกฎหมาย

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ (2541 : 31) ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายไว้ดังนี้

1. กฎหมายเป็นข้อกำหนดแบบแผนความประพฤติของมนุษย์ คือ กฎหมายเป็นข้อกำหนดแบบแผนความประพฤติของมนุษย์ในความสัมพันธ์ระหว่างกันและกัน ซึ่งหมายความว่า กฎหมายเป็นข้อความที่กำหนดบังคับให้บุคคลกระทำการบางอย่าง หรือห้ามบุคคลกระทำการบางอย่าง หรืออนุญาตให้บุคคลกระทำการบางอย่าง ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลกระทำการบางอย่างก็ดีหรือห้ามมิให้กระทำการบางอย่างก็ดี เรียกว่า กฎหมายกำหนดหน้าที่ให้บุคคลปฏิบัติซึ่งมีหน้าที่ 2 ประการ คือ หากบังคับให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งก็คือหน้าที่กระทำการ หากกฎหมายห้ามมิให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ก็คือ หน้าที่งดเว้นกระทำการในกรณีที่กฎหมายกำหนดอนุญาตให้บุคคลกระทำการบางอย่างหรืออนุญาตให้บุคคลงดเว้นกระทำการบางอย่าง เรียกว่า กฎหมายให้สิทธิแก่บุคคล

2. กฎหมายเป็นข้อบังคับของรัฐเกิดขึ้นโดยรัฐอธิปไตยหรือผู้มีอำนาจ ข้อบังคับนั้นไม่ใช่มาจากบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ต้องมาจากรัฐ มาจากองค์กรที่มีอำนาจสูงสุด คำว่า “รัฐ” หมายถึง ราชรัฐซึ่งรวมอยู่ในอาณาเขตแห่งหนึ่งภายใต้อำนาจอธิปไตยของตนเอง ไม่ตกอยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐอื่น

3. กฎหมายเป็นข้อบังคับกำหนดความประพฤติของบุคคลระหว่างกันและกันที่มีลักษณะบังคับอย่างเป็นกิจจะลักษณะ คือ การแสดงออกโดยการเคลื่อนไหวร่างกายหรือการงดเว้น การเคลื่อนไหวร่างกายอย่างใดอย่างหนึ่ง ลำพังแต่จิตใจอย่างเดียวกฎหมายย่อมไม่เข้าไปเกี่ยวข้อง และข้อนี้เองทำให้กฎหมายแตกต่างกับกฎเกณฑ์ความประพฤติของสังคมในประเภทอื่น เช่น ข้อบังคับของศาสนา ศีลธรรม และจารีตประเพณี

4. กฎหมายเป็นข้อบังคับที่มีสภาพบังคับ คือ กฎหมายเป็นข้อบังคับถ้าฝ่าฝืนจะต้องได้รับผลร้าย หรือถูกลงโทษซึ่งเรียกว่า สภาพบังคับของกฎหมาย (Sanction) การที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนต้องมีสภาพบังคับ ย่อมเป็นการทำให้มนุษย์ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ผู้ฝ่าฝืนจะอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ สภาพบังคับที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายมี 2 ประเภท คือ

4.1 สภาพบังคับทางอาญา การบังคับให้ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องได้รับทุกข์ทรมานหรือต้องสูญเสียสิทธิและเสรีภาพบางอย่างบางประการ เช่น สูญเสียเสรีภาพเพราะถูกจำคุกหรือกักขัง สูญเสียทรัพย์สินเพราะถูกริบทรัพย์สิน สูญเสียชีวิตเพราะถูกประหารชีวิต ซึ่งเหล่านี้คือโทษทางอาญา

4.2 สภาพบังคับทางแพ่ง การบังคับให้บุคคลที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการนั้น เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้กลับสู่ฐานะเดิมหรือมีฉะนั้นก็บังคับให้การกระทำบางอย่างบางประการที่ฝ่าฝืนกฎหมายเป็นการกระทำที่ไม่มีผลสมบูรณ์ตามความประสงค์ของผู้กระทำ เช่น ให้เป็นโมฆะหรือโมฆียะซึ่งเหล่านี้คือโทษทางแพ่ง

หยุด แสงอุทัย (2545 : 21) ได้อธิบายถึง ลักษณะของกฎหมายนั้นแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ กฎหมายตามเนื้อความ กับกฎหมายตามแบบพิธี กฎหมายตามแบบเนื้อความ หมายถึง กฎหมายซึ่งบทบัญญัติมีลักษณะเป็นกฎหมายแท้คือ ได้แก่ข้อบังคับของรัฐ ซึ่งกำหนดความประพฤติของมนุษย์ ถ้าฝ่าฝืนจะได้รับผลร้ายหรือถูกลงโทษ และกฎหมายตามแบบพิธี หมายถึง กฎหมายที่ออกมาโดยวิธีบัญญัติ

ไม่ต้องคำนึงว่ากฎหมายนั้นเข้าลักษณะเป็นกฎหมายตามเนื้อความหรือไม่ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติงบประมาณประจำปี, พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม เป็นต้น

สมัยศ กัณยาทอง (ม.ป.ป.) ได้กล่าวถึง ลักษณะของกฎหมายไว้ดังนี้

1. กฎหมายต้องมาจากรัฐสภาธิบดี หมายถึง ผู้ตราหรือออกกฎหมายมาใช้บังคับต่อบุคคลของรัฐต้องเป็นรัฐสภาธิบดี คือ เป็นประเทศหรือเป็นรัฐที่มีเอกราช มีอำนาจอธิปไตยของตนเอง ไม่เป็นอาณานิคมหรือเมืองขึ้นของประเทศใด คือต้องเป็นผู้มีอำนาจรัฐ ในอดีตผู้มีอำนาจรัฐอาจเป็นบุคคล คือองค์พระมหากษัตริย์หรือเป็นคณะบุคคล เช่น คณะปฏิวัติ คณะปฏิรูปการปกครองหรือรัฐประหาร หรือในรัฐสภาโดยฝ่ายนิติบัญญัติของรัฐเป็นฝ่ายบัญญัติกฎหมายออกมามีใช้บังคับ ผ่านขั้นตอนการพิจารณากฎหมายตามรูปแบบของรัฐสภา ผู้ที่ออกกฎหมายหรือตรากฎหมายออกใช้บังคับถือว่าเป็นอำนาจที่มาจากรัฐสภาธิบดี

2. กฎหมายเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ใช้ได้ทั่วไป หมายถึง กฎหมายเป็นข้อบัญญัติที่บังคับให้ทุกคนโดยทั่วไปต้องปฏิบัติตามหากฝ่าฝืนอาจได้รับโทษ คำสั่งหรือข้อบังคับต้องใช้บังคับทุกสถานที่และแก่บุคคลทุกคนโดยเสมอภาค เช่น กฎหมายอาญา มาตรา 295 บัญญัติว่า “ผู้ใดทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่นนั้น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกิน 4,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” คำสั่งหรือข้อห้ามหรือสิทธิของบุคคลตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ สามารถบังคับใช้กับบุคคลทุกคนโดยทั่วไป

3. กฎหมายเป็นข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไปจนกว่าจะยกเลิกหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง หมายถึง เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่งออกมา กฎหมายฉบับนั้นย่อมมีผลใช้บังคับตลอดไปจนกว่าจะมีกฎหมายฉบับใหม่ ซึ่งมีศักดิ์เท่าเทียมกันหรือสูงกว่าให้ยกเลิก หรือแก้ไขฉบับนั้น หากไม่มีกฎหมายฉบับใดมายกเลิกหรือแก้ไขก็จะมีผลให้กฎหมายฉบับนั้นมีผลใช้บังคับเสมอไปหรือตลอดไป

4. กฎหมายเป็นข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติตาม หมายถึง กฎหมายทุกฉบับไม่ว่าจะเป็นกฎหมายในทางแพ่งหรือทางอาญา เป็นข้อบังคับให้ต้องปฏิบัติตาม หากไม่ปฏิบัติตามจะมีผลกระทบในเรื่องของส่วนตนในทางแพ่ง และอาจจะมีผลกระทบทั้งส่วนตนและส่วนรวมหากเป็นกรณีทางอาญา แม้บางกรณีที่อยู่ปฏิบัติอาจไม่เห็นด้วยก็จะปฏิเสธไม่ได้ เช่น กำหนดให้ผู้มีรายได้ต้องชำระภาษีบุคคลธรรมดาทุกปี หรือกำหนดว่าบุคคลจะอ้างว่าไม่รู้กฎหมายมิได้ทั้งๆ ที่ตนเองไม่เคยศึกษากฎหมาย หรือไม่ได้รับทราบประกาศของทางราชการ คือ พระราชกฤษฎีกาแต่อย่างใด เป็นต้น

5. กฎหมายต้องมีสภาพบังคับ หมายถึง กฎหมายเป็นข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติตาม หากบุคคลนั้นรู้แล้วว่ามีข้อบังคับตามกฎหมายให้ปฏิบัติแต่ไม่ยอมปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องหรือมีการงดเว้นการปฏิบัติจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น บุคคลผู้นั้นย่อมได้รับผลจากการที่ไม่ปฏิบัตินั้น ผลตอบแทนที่เป็นสภาพบังคับนี้ คือต้องรับโทษนั่นเอง เช่น เมื่อกระทำผิดแล้วอ้างว่าไม่รู้กฎหมาย บุคคลนั้นจะต้องรับผลจากสภาพบังคับของกฎหมาย คือ อาจมีโทษจำคุกปรับหรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นต้น

จากแนวคิดลักษณะของกฎหมายสามารถสรุปได้ว่า ลักษณะของกฎหมายเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติตามและต้องมีสภาพบังคับ ใช้บังคับได้เสมอจนกว่าจะมีการยกเลิกหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง

2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

พระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นมาตรการเพื่อความปลอดภัยของการจราจรทางบก การใช้ทางของผู้ขับขี่และคนเดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมการใช้ทางของผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนเองและผู้อื่นได้ง่ายจึงต้องมีข้อบังคับต่างๆ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติ เช่น ห้ามผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น รวมทั้งการห้ามผู้ขับขี่เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุออกฤทธิ์อย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาโดยให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรเป็นผู้มีอำนาจตรวจสอบผู้ขับขี่ว่ามีสารฝิ่นหรือไม่ว่าตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 43 ทวิ, 157 ทวิ) มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

2.2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น หรือการห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ดังต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2557 : 12- 45)

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 43 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่ไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้ขับขี่นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

มาตรา 43 ตี ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย

มาตรา 43 จัตวา ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าวเพื่อดำเนินคดีต่อไป

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดนับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืน มาตรา 43 (2)

การทดสอบตามมาตรา 43 นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 157/1 หากผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

2.2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือการห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ดังต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2535 : 5- 11)

มาตรา 17 ให้ยกเลิกความในมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และ มาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

มาตรา 20 ให้ยกเลิกความในมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่า ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

การทดสอบตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 27 ให้ยกเลิกความในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) 4) (6) หรือ (7) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา 28 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 157 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 157 ทวิ ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีหรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงแปดหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

สามารถสรุปได้ว่า ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถในขณะเมาสุราได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในมาตราต่างๆ เพื่อใช้ในการบังคับควบคุมการจราจรให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความเป็นระเบียบ กล่าวคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ได้กำหนดองค์ประกอบของการบังคับใช้กฎหมายจราจร มี 6 อย่าง ได้แก่ วัตถุประสงค์กฎหมาย ซึ่งกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้รถใช้ถนน, ผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ คนขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนรถด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้าข้ามถนน การจูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์), ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ, เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร ฯลฯ, เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจวัดควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ และวิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

2.2.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือการห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ดังต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2550 : 1- 5)

มาตรา 6 ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

มาตรา 7 ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

มาตรา 8 ให้ยกเลิกความในมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58

มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา 9 ให้ยกเลิกความในมาตรา 157 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 157/1 ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่มีภาคตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ใน กฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือ จิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 11 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตริ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 160 ตริ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

สามารถสรุปได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ไม่นุญาตให้ผู้ขับรถที่มีระดับแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ขับรถบนถนน หากฝ่าฝืนมีโทษจำคุกหรือปรับหรือทั้งจำและปรับกับพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่ระดับความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อขึ้นดังที่ได้แสดงตามตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงบทลงโทษและผู้กระทำความผิด

ความรุนแรง	จำคุก	ปรับ	พักใช้ใบอนุญาตขับรถ
- เมาแล้วขับ	ไม่เกิน 1 ปี หรือ	5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต
- เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ	1-5 ปี และ	20,000-100,000 บาท	ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ เพิกถอนใบอนุญาต
- เป็นให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	ไม่น้อยกว่า 2 ปี	40,000-120,000 บาท	ไม่เกิน 2 ปี หรือเพิก ถอนใบอนุญาต
- เป็นให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	3-10 ปี	60,000-200,000 บาท	เพิกถอนใบอนุญาต

2.2.4 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นหรือการห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ดังต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2557 : 14 – 15)

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัตยาบันจรรยาบรรณและสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ได้มีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 สามารถสรุปได้ว่าการแก้ไข 2 ประเด็นสำคัญคือ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 142 ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดข้อสันนิษฐานในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่โดยไม่มีเหตุอันควร ซึ่งตามพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมใหม่นี้ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อเห็นว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ หรือมีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบที่กำหนดในกฎกระทรวงให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรสามารถสั่งให้ผู้ขับขี่ขับรถเข้าช่องทางที่มีกรวยวางตั้งไว้ ให้เขย่งรถเพื่อให้เจ้าหน้าที่ยื่นอุปกรณ์เข้าไปตรวจวัดแอลกอฮอล์เข้าไปในรถได้ หรือเรียกให้ผู้ขับขี่ไปเครื่องวัดแอลกอฮอล์ รวมทั้งสั่งให้ลงจากรถเพื่อดูว่าร่างกายสามารถรักษาสสมดุลของการเดินได้หรือไม่ หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ทดสอบ มาตรา 142 วรรคสี่ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) คือขับรถในขณะที่เมาสุรา พนักงานเจ้าหน้าที่สามารถดำเนินคดีฐานขับรถขณะเมาสุราได้

สำหรับบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืนตามกฎหมายใหม่ กรณีผู้ขับขี่ปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือกับเจ้าพนักงานในการทดสอบ เดิมระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท กรณียินยอมให้ทดสอบและพบว่าเมาสุราขณะขับรถ ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบขับขี่ แต่กฎหมายใหม่ได้ปรับเพิ่มความเข้มงวดในการเอาผิดตามกฎหมาย โดยกรณีไม่ยินยอมให้ทดสอบให้สันนิษฐานว่ามีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาไว้ก่อน มีบทลงโทษคือจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 10,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยผู้ถูกกล่าวหา มีหน้าที่นำพยานเข้าสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมาย

จากพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือการห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทสามารถสรุปได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวถึงภาพรวมว่าการขับรถในขณะที่เมาสุรา ถือเป็นความผิดตามกฎหมาย โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 43 เกี่ยวกับการห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุรา มาตรา 140 เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สามารถกล่าวตักเตือน หรือออกไปสั่งหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืน และมาตรา 157/1 เกี่ยวกับการข้อกำหนดโทษของผู้ฝ่าฝืน โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมต่อมา คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ระบุถึงองค์ประกอบของกฎหมายจราจรให้มีความชัดเจนขึ้นว่าประกอบไปด้วย 6 อย่าง ได้แก่ ตัวบทกฎหมาย ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย เครื่องมือบังคับใช้ เครื่องมือในการจับกุม และวิธีการบังคับหรือการลงโทษ และล่าสุดพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรให้สามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อเห็นว่าสภาพรถไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ และกรณีที่ผู้ขับขี่

มีพฤติการณ์อันเชื่อว่า “เมาแล้วขับ” หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ยินยอมให้ทดสอบ กฎหมายสันนิษฐานว่าผู้นั้นเมาสุรา และสามารถดำเนินคดีฐานขับรถขณะเมาสุราได้

2.3 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

บุณทริกา บุญไชยแสน และคณะ (2555 : ค) ศึกษาการเข้าถึงแอลกอฮอล์ การรับรู้และการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม และผู้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์รอบเขตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ผลการศึกษาพบว่านิสิตร้อยละ 63.3 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วง 12 เดือน โดยซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างน้อยเดือนละครั้ง ร้อยละ 39.2 เดินทางไปซื้อด้วยจักรยานยนต์ร้อยละ 87.5 สามารถเดินทางจากที่พักไปแหล่งขายไม่เกิน 10 นาที ร้อยละ 7.54 แหล่งขายที่ไปซื้อบ่อยที่สุด คือร้านมินิมาร์ท/ร้านสะดวกซื้อ (ร้อยละ 53.7) เวลาที่ไปซื้อบ่อยที่สุด คือ ช่วงเวลา 21.01-24.00 น. (ร้อยละ 64.2) ในด้านการรับรู้ พ.ร.บ.ฯ นิสิตทราบว่ามาตรการด้านสถานที่มากกว่าด้านอายุและเวลา นอกจากนี้ยังเคยเห็นการดื่มๆ ในกิจกรรมของมหาวิทยาลัยถึงร้อยละ 21.8 ในด้านการปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ฯ พบว่านิสิตร้อยละ 13.6 ที่ดื่มๆ ในสถานที่ห้ามดื่ม และร้อยละ 34.1 ที่ซื้อๆ ในเวลาห้ามซื้อ ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปีสามารถซื้อๆ ได้ร้อยละ 47.0 นิสิตส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดต่อการมีแนวทางการจัดการปัญหาแอลกอฮอล์ในมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ในส่วนของผู้จำหน่ายฯ พบว่าร้อยละ 93.8 รับรู้ พ.ร.บ.ฯ ส่วนใหญ่รับรู้มาตรการห้ามดื่มห้ามขายฯ ทั้งในด้านสถานที่ อายุและเวลา สำหรับการปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ฯ พบว่าร้อยละ 96.2 ไม่ปฏิบัติตามด้านอายุและร้อยละ 89.1 ไม่ปฏิบัติตามด้านเวลา ผลการศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่านิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคามมีการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้โดยง่าย และมีบางส่วนที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการห้ามดื่มในสถานที่ห้ามดื่มฯ และห้ามซื้อในเวลาห้ามซื้อฯ นอกจากนี้ผู้จำหน่ายเกือบทั้งหมดยังไม่ปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ฯ ทั้งด้านอายุและเวลา รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรเข้มงวดและบังคับใช้มาตรการเพื่อลดการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อไป

วรรณภา พัฒนาศิริ (2555 : 22-24) ศึกษากระบวนการยุติธรรมกับการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับพบว่า

1. กฎหมายจราจรทางบกซึ่งมีโทษเสริมให้พักใบอนุญาตนั้นใช้ในกรณีคดีเมาแล้วขับ สำหรับคนที่ขับรถโดยได้รับใบอนุญาตขับรถ แต่สำหรับคนที่ขับรถแล้วเมาสุราและไม่มีใบขับชี่กลับไม่มีมาตรการบังคับใช้ ซึ่งในเรื่องนี้น่าจะมีมาตรการในการบังคับใช้อื่นๆ เช่น ไม่ออกใบอนุญาตขับชี่ให้กับบุคคลนั้นหรือขาดคุณสมบัติในการเป็นผู้ขับชี่รถ ซึ่งจะต้องมีมาตรการอื่นๆ

2. กรณีคดีเมาแล้วขับเกิดขึ้นในเขตศาลที่เป็นทางผ่าน ซึ่งคนขับรถไม่ได้มีพื้นที่อยู่ในจังหวัดนั้นๆ พบว่าการตรวจสอบประวัติผู้ขับชี่ว่าเคยมีประวัติเมาแล้วขับหรือไม่นั้นเป็นการยากเนื่องจากไม่มีระบบการตรวจสอบที่รวดเร็ว ทั้งระบบการควบคุมความประพฤติบางครั้งก็เป็นขั้นตอนที่ไม่ได้ผลเท่าที่ควรเนื่องจากผู้ถูกคุมประพฤติไม่ได้อยู่ในพื้นที่ของการคุมประพฤติจะต้องจัดให้มีการคุมประพฤติในเขตพื้นที่ที่ผู้ขับชี่นั้นยังมีภูมิลำเนา

3. ปัญหาผู้ขับชี่รถโดยสารสาธารณะเป็นบุคคลที่ต้องรับผิดชอบชีวิตของผู้อื่นเป็นจำนวนมากแม้ว่าดุลพินิจของผู้พิพากษาจะกำหนดการลงโทษที่สูงกว่าคนเมาแล้วขับอื่นๆ แต่เพื่อให้บุคคลดังกล่าว มีความรับผิดชอบต่อสังคมจึงควรมีมาตรการในการขับรถสาธารณะที่สูงกว่าผู้ขับชี่ทั่วไปซึ่งกฎหมายบัญญัติให้บุคคลทั่วไปต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

แต่ผู้ที่ขับขีรถยนต์โดยสารสาธารณะควรมีมาตรฐานโดยต้องไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดหรือแอลกอฮอล์ในเลือดต้องเป็น 0 เท่านั้น

4. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นั้นมีหลักการและเหตุผลรวมทั้งเจตนารมณ์ที่ดี แต่ต้องมีบริหารจัดการให้มีผลบังคับใช้ได้อย่างจริงจังนอกจากนี้กรมสุขภาพจิตได้ระบุว่าปัจจุบันมีผู้เป็นโรคติดสุรา 3 ล้านคน แต่ขอเข้ารับการรักษาบำบัดเพียง 2 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ส่วนอีก 98 เปอร์เซ็นต์ไม่ได้เข้าสู่กระบวนการบำบัดโดยให้เหตุผลว่าตนเองไม่ได้ติดสุรา จากสถิติดังกล่าวนี้ตามกฎหมาย พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จึงควรมีมาตรการเพิ่มมากขึ้น หรือมีผลบังคับใช้ที่ได้ผลอย่างจริงจัง

จากแนวความคิดของนักกฎหมายเห็นว่า เจ้าของรถที่เมาแล้วไม่ขับแต่ให้คนอื่นขับแทนตนนั้น น่าจะมีแนวโน้มทางกฎหมายหรือบทบัญญัติที่ชัดเจนให้เจ้าของรถไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในความประมาทจากการควบคุมยานพาหนะของบุคคลที่เจ้าของรถยินยอมให้ขับแทนตน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่เมาแล้วขับไม่ต้องหวงการขับรถ

นพพล วิทย์วรพงศ์ และคณะ (2558) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการบาดเจ็บรุนแรงเปรียบเทียบช่วงเทศกาลสงกรานต์และช่วงปกติ ปี พ.ศ. 2557 พบว่า

การสำรวจพฤติกรรมการดื่มสุราของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี 2554 เพศชายดื่มสุราสูงกว่าเพศหญิง จำนวนเพศชายที่ดื่มสุรา 13,979,400 คน จำนวนเพศหญิงที่ดื่มสุรา 3,012,600 คน อัตราการดื่มสุราของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไปในเพศชายเพิ่มขึ้น เพศชายมีอัตราการดื่มสุราเพิ่มขึ้น 5 เท่าเมื่อเทียบกับเพศหญิง และตามรายงานสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลกระทบในประเทศไทย ปี 2556 ของศูนย์วิจัยปัญหาสุรา การดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาล ช่วงเทศกาลจะมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับเวลาปกติ สถานการณ์อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2557 ข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนพบว่าจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2557 จำนวน 3,174 ครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิต 366 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 3,345 ราย จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลเทศกาลสงกรานต์ ปี 2557 จำนวน 2,992 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 303 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 3,225 ราย

นอกจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังก่อให้เกิดต้นทุนต่อสังคมและภาระโรคด้วย ตามรายงานสถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลกระทบในประเทศไทย ปี 2556 ของศูนย์วิจัยปัญหาสุรา พบว่าในปี 2549 ต้นทุนต่อสังคมจากการดื่มแอลกอฮอล์มีมูลค่าร้อยละ 2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ หรือมีมูลค่า 156,105 ล้านบาท หากพิจารณาต้นทุนต่อสังคมจากการดื่มแอลกอฮอล์ต่อคน มีมูลค่า 2,391 บาท ต้นทุนต่อสังคมประกอบด้วย ต้นทุนทางอ้อมร้อยละ 95.8 ต้นทุนทางตรงร้อยละ 4.2 ส่วนภาวะโรคจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์กับโรคหลอดเลือดสมอง การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เบาหวาน การติดสุรา โรคเอดส์ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด มะเร็งตับ และโรคซึมเศร้าด้วย การติดสุราถือเป็นสาเหตุหลักของความสูญเสียปีสุขภาวะเนื่องจากภาวะบกพร่องทางสุขภาพ (Years of Life Lost due to Disability: YLDs) ในเพศชาย ร้อยละ 22.6

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ศูนย์วิจัยปัญหาสุราจึงเห็นความสำคัญในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการบาดเจ็บรุนแรง โดยทำการศึกษาและเก็บข้อมูลแบบบันทึกข้อมูลการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการบาดเจ็บมาวิเคราะห์และสรุปผลเพื่อนำผลการศึกษาไปอ้างอิงเป็นหลักฐานเพื่อบ่งชี้และเน้นย้ำถึงความรุนแรงของผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และนำผลการศึกษาไปใช้ในการผลักดันนโยบายการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยต่อไป

ไวพจน์ กุลาชัย (2555) ศึกษาเรื่อง “การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับในประเทศไทยอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย” ซึ่งผลการศึกษาพบว่าการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ของไทยค่อนข้างมีความเหมาะสม แต่อัตรารับและอัตราโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในไทยถือว่ายังน้อย กฎหมายไทยยังไม่กำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและจำนวนครั้งที่กระทำผิด ผู้ที่ “ดื่มหนัก” กับ “ดื่มน้อย” หรือ “ทำผิดบ่อย” และ “ทำผิดครั้งแรก” จะได้รับโทษเท่ากัน และปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งเรื่องความปลอดภัยในการตั้งจุดตรวจ ความโปร่งใสและการประชาสัมพันธ์เรื่องการตั้งจุดตรวจ ซึ่งเป็นประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนที่ควรคำนึงถึงด้วย

อุษา บิ๊กกินส์ และคณะ (2555) ศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อการขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะมีเมามา พบว่า ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ได้แก่

1. ปัจจัยนำ

- ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ จากผลการวิจัยพบว่ากลุ่มที่มีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับมักจะเป็นกลุ่มวัยรุ่นชายอายุ 15-25 ปี ที่พักอาศัยอยู่หอพักกับเพื่อนเพราะจะมีเวลาสังสรรค์ค่อนข้างมาก และไม่ได้อยู่ในความดูแลของครอบครัว

- ปัจจัยด้านจิตวิทยา จากผลการวิจัย พบว่ากลุ่มวัยรุ่นมักชอบความท้าทาย ความเสี่ยง ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เมาแล้วขับ การดื่มเหล้าจะทำให้เกิดความคึกคะนอง แล้วมีโอกาที่จะขับรถเร็วได้ โดยเฉพาะขณะมีเมามา คนเมาจะคิดว่ายังขับรถกลับได้ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย เกิดความประมาท ดังนั้นความประมาทจึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเมาแล้วขับ ความกลัวรถหายและรักรถทำให้กลุ่มวัยรุ่นขับขีรถกลับขณะมีเมามา กลุ่มวัยรุ่นที่ขับขีรถจักรยานยนต์เข้าใจและกลัวกระทำผิดกฎหมายแต่ยังคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นไม่เข้มงวดเท่าที่ควร ยังมีวิธีการหลบเลี่ยงกฎหมาย จึงยังเมาแล้วขับอยู่

- ปัจจัยด้านพฤติกรรม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมการดื่มจนติดมักจะไม่กลัวเมา แต่เวลาขับขีรถจักรยานยนต์นั้นความสามารถในการขับขีรถจะน้อยลง ดังนั้นจึงเป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย วัยรุ่นส่วนใหญ่ที่เมาแล้วขับไม่ได้มีพฤติกรรมต่อต้านสังคม แต่ก็ไม่รู้สึกรู้สิดที่เมาแล้วขับ ประสบการณ์อุบัติเหตุไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเมาแล้วขับ เพราะคนที่เคยประสบอุบัติเหตุหรือเห็นคนใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุจะกลัวไม่อยากจะเกิดขึ้นในระยะเวลานึงเท่านั้น แต่เมื่อเมาแล้วก็ลืม อย่างไรก็ตามการที่วัยรุ่นบางคนคิดว่าตนเองเชี่ยวชาญ หรือมีประสบการณ์ในการขับขีรถน่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้วัยรุ่นประมาทเมาแล้วขับได้

2. ปัจจัยเอื้อ

- ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นกลัวความรุนแรงของบทลงโทษ แต่บางคนก็ไม่กลัวทำความผิด (เมาแล้วขับ) เพราะเจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายทำให้สามารถหลบเลี่ยงได้ สภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนเมาแล้วขับ

โดยเฉพาะเพื่อนมีอิทธิพลในการชวนดื่มและชวนเที่ยว ยิ่งไปกว่านั้นถ้าในละแวกบ้านมีการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก็จะยิ่งสะดวกในการดื่ม ปัจจุบันการหาซื้อได้ง่าย มีทุกที่ โดยเฉพาะในร้านสะดวกซื้อไม่มีการจำกัดอายุผู้ซื้อ เพื่อนๆ ช่วยกันซื้อแล้วมาดื่มด้วยกัน ในร้านอาหารก็มีพนักงาน "เซียร์เบียร์" คอยให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งหมดนี้ก็เป็นแรงจูงใจที่สำคัญให้เกิดการดื่มแอลกอฮอล์อย่างแพร่หลาย และมีผลสืบเนื่องให้เมาแล้วขับได้ ธรรมเนียมการดื่มของชุมชนก็ถือว่ามึนอิทธิพลต่อ การเมาแล้วขับของกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มวัยรุ่นที่อาศัยอยู่ในชุมชน หรือครอบครัวที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ ก็จะดื่มเฉพาะในช่วงเทศกาล ส่วนผู้ที่อยู่ในชุมชนที่มีนักดื่มก็จะมีการจัดกลุ่มสังสรรค์กันทุกวันช่วงเย็นหรือหลังเลิกงาน ส่วนสถานที่ที่จะขึ้นอยู่กับเงินที่มี ถ้ามีเงินจะดื่มในร้านอาหาร ถ้าไม่มีเงินก็จะซื้อเครื่องดื่มมาดื่มที่หอ หรือซื้อเหล้าขาวที่ขายตามร้านค้า เด็กวัยรุ่นที่พอกอยู่กับพ่อแม่ และอยู่ในหมู่บ้าน จะดื่มน้อยกว่ากลุ่มเด็กวัยรุ่นที่พอกอยู่ตามลำพัง

3. ปัจจัยเสริม

- พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท (ถูกชักชวนจากเพื่อนและขาดแรงต้าน) เวลาไปดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับเพื่อนไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนเวลาชวนดื่ม และมักจะคิดว่าขับชัวร์กลับเองได้ ไม่ฟังใครให้พากลับ ขับมาเองก็ขับกลับเอง เพราะเพื่อนก็เมาแล้วขับกันทั้งนั้น จึงถือว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิทที่ช่วยเสริมให้วัยรุ่นทำตามและเมาแล้วขับเช่นกัน อาจกล่าวได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการเมาแล้วขับนั้น อาจเกิดจากปัจจัยภายในของวัยรุ่นเองที่มีความเชื่อว่าตัวเองแข็งแกร่ง และไม่สามารถมีภัยอันตรายได้ หรือ ที่เรียกว่า Teenage Invincibility เป็นความคิดแบบเข้าข้างตัวเอง เอาตัวเองเป็นศูนย์กลาง (egocentric thinking) คิดว่าพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ไม่มีทางเกิดขึ้นกับพวกเขาได้ จึงทำให้วัยรุ่นมีปัญหาเมาแล้วขับ และเสี่ยงชีวิตโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์นั่นเอง ในขณะที่เดียวกันปัจจัยภายนอกจากเพื่อนเป็นแรงผลักดันจากเพื่อน (peer pressure) วัยรุ่นมักจะคิดว่าตัวเองเก่ง และเป็นที่ยศของคนรอบข้าง มีความเป็นตัวของตัวเองสูง ไม่สนใจกฎระเบียบ หากได้รับแรงช่วยจากเพื่อนหรือคิดว่าการเมาแล้วขับเป็นเรื่องธรรมดา และรู้สึกตลกขบขันกับการขับชัวร์ขณะมีเมามากกลับบ้าน ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ผลการศึกษา พฤติกรรม การเปิดรับสื่อของผู้ขับชัวร์จักรยานยนต์ขณะมีเมามาก พบว่าสื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือสื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต วัยรุ่นรับรู้สื่อสติกเกอร์ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์และสื่อทางโทรทัศน์ ส่วนสื่อสิ่งพิมพ์ไม่ค่อยแพร่หลายเท่าที่ควรและไม่น่าสนใจ สำหรับวัยรุ่นสติกเกอร์มีข้อดีที่ทำให้พบเห็นบ่อย ทำให้รู้สึกชินตา เมื่อเปิดรับสื่อแล้ววัยรุ่นจะให้ความสนใจกับสื่อที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัวมากกว่าสื่อที่ให้ข้อมูลข่าวสารทั่วไป นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสื่อรณรงค์ว่า สื่อรณรงค์ที่ตึ้นนั้นควรเป็นสื่อวีดิทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว เน้นให้เห็นอุบัติเหตุที่น่ากลัว ดิตขวดเหล้า ดิตตามโต๊ะที่จะดื่ม ดิตตามร้านเหล้า และควรเน้นภาพที่น่ากลัวแล้วติดข้างขวดเหมือนบุหรี

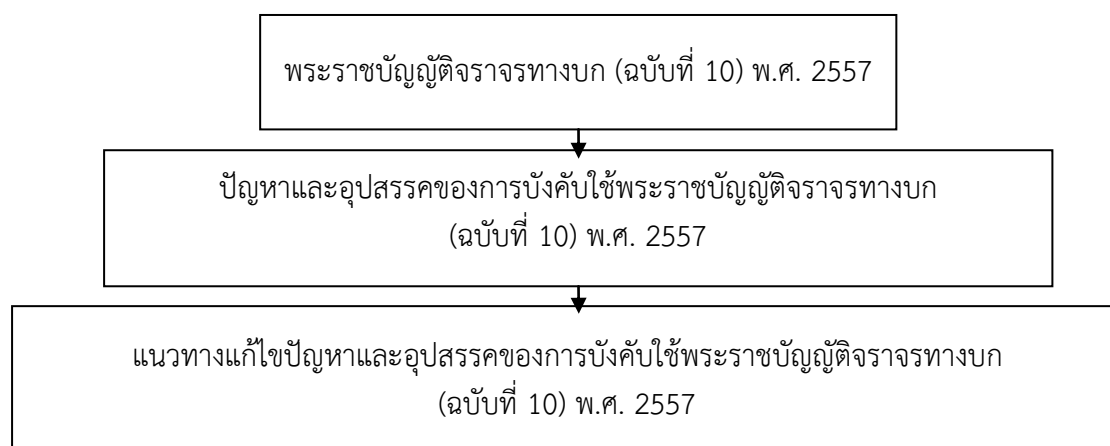
สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ มองถึงสาเหตุของการเมาแล้วขับว่า เมื่อแอลกอฮอล์ออกฤทธิ์จะมีผลต่อร่างกายในขณะที่ขับชี่ โดยทำให้ความสามารถในการตัดสินใจช้าลง ปฏิกริยาตอบสนองช้าลง การมองเห็นในเวลากลางคืนลดลง เกิดทันเนลวิชั่น (Tunnel Vision) คือ การที่ช่วงกว้างในการมองเห็นถูกจำกัด ความสามารถในการบังคับการเคลื่อนไหวของอุปกรณ์และร่างกายลดลง ความสนใจต่อเหตุการณ์เบื้องหน้าน้อยลง จากผลการวิจัยของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้กล่าวว่า ผู้ขับชัวร์สนใจป้ายบอกทางหรืออันตรายในการขับชี่น้อยลง ตา มีอ เท้า ตอบสนองช้าลง มีความมั่นใจในตัวเองมากขึ้น ทำให้ผู้ขับชัวร์ทำหยามากขึ้นและสนใจคนขับชี่รอบข้างน้อยลง

กัลป์ลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราประกอบด้วยปัจจัยด้านความคิดเห็นว่า ประเพณีต่างๆ ในท้องถิ่นมีส่วนสนับสนุนส่งเสริมการดื่มสุรา ปัจจัยทางด้านควบคุมตนเอง และปัจจัยทางด้านความผูกพันทางสังคม ได้แก่ ความผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม และความผูกมัดทางสังคมมีความสัมพันธ์ต่อการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ ร้อยละ 58.6 และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ดื่มสุราเมื่ออายุต่ำกว่า 18 ปี สะท้อนให้เห็นถึงการเข้าสู่การเป็นนักดื่มสุราเร็วขึ้น อาจเป็นแนวในการนำไปสู่การป้องกันการเข้าสู่การเป็นนักดื่มหน้าใหม่ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ลด ละ เลิก การดื่มสุราอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ครอบครัวมีบทบาทเป็นตัวอย่างที่ดีให้แก่สมาชิกในครอบครัวโดยการไม่ดื่มสุรา และอาศัยโรงเรียนสถาบันการศึกษาปลูกฝังให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนตระหนักถึงพิษภัยจากการดื่มสุรา

จากรวบรวมกรณีที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ว่า ปัญหาการดื่มสุราแล้วขับรถหรือ “เมาแล้วขับ” ยังเป็นปัญหาหนึ่งที่มีความเสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบนถนนท้อง แม้ภาครัฐมีความพยายามในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการกำหนดพระราชบัญญัติต่างๆ ในการควบคุม เช่น พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 หรือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น แต่ข้อบังคับดังกล่าวในทางปฏิบัตินั้นอาจมีช่องว่างที่ผู้ขับขี่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้น ภาครัฐจึงต้องดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายให้มีความครอบคลุม รวมไปถึงการรณรงค์ใช้สื่อโฆษณาอย่างทั่วถึงและเข้าถึงทุกเพศทุกวัย ให้เกิดผลในเชิงรูปธรรมในสังคมมากขึ้น

2.4 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 คณะผู้ศึกษาได้กำหนดกรอบแนวคิด ไว้ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

บทที่ 3 ระเบียบวิธีในการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 คณะผู้ศึกษา มีระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

- 3.1 รูปแบบการศึกษาวิจัย
- 3.2 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
- 3.3 ประเด็นที่ศึกษา
- 3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บ และแนวทางการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 รูปแบบการศึกษาวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วยกระบวนการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร หรือการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) กระบวนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth interview) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญสองกลุ่ม และการสังเกตโดยตรงของคณะผู้วิจัย ณ ด้านตรวจของตำรวจ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

3.1.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research)

การศึกษวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร หรือวิจัยเชิงเอกสารด้วยการทบทวนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถ จนถึงฉบับแก้ไขปัจจุบันคือ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2557 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถ รวมไปถึงสถิติที่เกี่ยวข้อง

3.1.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth interview)

การสัมภาษณ์ที่มีลักษณะการเจาะลึก โดยมีการออกแบบข้อคำถามที่สามารถนำไปใช้สัมภาษณ์แบบปลายเปิด ซึ่งมีความยืดหยุ่นและเปิดกว้าง พร้อมทั้งจะปรับถ้อยคำของข้อคำถามให้มีความสอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่าง อันทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีความหลากหลายในมิติต่างๆ และข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติ

3.1.3 การสังเกตโดยตรงแบบไม่มีส่วนร่วม คณะผู้วิจัยทำการสังเกตเหตุการณ์ ณ ด้านตรวจตามประเด็นที่กำหนด

3.2 แหล่งข้อมูล

3.2.1 ข้อมูลเอกสาร ประกอบด้วย

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถ
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีเมาแล้วขับของจังหวัดสมุทรสาคร

3.2.2 ข้อมูลจากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วย

- (1) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร
- (2) ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่สัญจรบริเวณด้านตรวจอำเภอเมือง จังหวัด

สมุทรสาคร

คณะผู้วิจัยได้ใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งสองกลุ่มแบบเจาะจง (purposive sampling) โดยมีวิธีการดังนี้

(1) เลือกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาครที่ปฏิบัติหน้าที่ตั้งด่านตรวจสอบประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะ จำนวน 4 คน

(2) เลือกประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่สัญจรบริเวณด่านตรวจอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร จำนวน 25 คน

3.2.3 ข้อมูลจากสถานการณ์ ณ ด่านตรวจ

ในช่วงก่อนและหลังการสัมภาษณ์ คณะผู้วิจัยจะทำการสังเกตเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ด่านตรวจ และใช้ดุลยพินิจของคณะผู้วิจัยในการลงความเห็นในประเด็นที่ศึกษา

3.3 ประเด็นที่ศึกษา

ประเด็นที่ศึกษาประกอบด้วย

3.3.1 ศึกษาวิเคราะห์ข้อกำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ขณะเมาสุรา

3.3.2 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 โดยศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ก่อนและหลังการบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายนี้มีผลต่อการดื่มสุราของผู้ขับขี่ตามความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่และประชาชนผู้ขับขี่รวมถึงศึกษาสถิติผู้กระทำความผิดข้อหาขับรถขณะเมา ระหว่างวันที่ 13 – 15 เมษายน 2558

3.3.3 ศึกษาและนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บ และแนวทางการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์ เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

3.4.2 การเก็บรวบรวม

3.4.2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 และสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีเมาแล้วขับ ของจังหวัดสมุทรสาคร

3.4.2.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ทำการการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์จากแบบสัมภาษณ์ที่คณะผู้วิจัยสร้างขึ้น แล้วทำการบันทึกข้อมูลในแบบบันทึกการสัมภาษณ์

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (ทุติยภูมิ)

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร โดยคณะผู้วิจัย ได้สรุปข้อค้นพบในรูปแบบของการวิเคราะห์เชิงพรรณนาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไขรวมถึงปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

2. วิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (ปฐมภูมิ)

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ คณะผู้วิจัยทำการตีความจากข้อมูลที่ได้รับจากการตอบสัมภาษณ์ โดยพิจารณาคำตอบหรือประเด็นที่เข้าข่ายและมีความสำคัญเกี่ยวข้องกับงานวิจัย หรืออยู่ในกลุ่มของคำถาม เพื่อทำการรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ และสรุปข้อค้นพบในรูปแบบพรรณนา

บทที่ 4 ผลการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2557 ในเรื่องการดื่มสุราแล้วขับรถ ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้ โดยศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ก่อนและหลังการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลต่อการดื่มสุราของผู้ขับขี่ ตามความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่และประชาชนผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลเมืองสมุทรสาครและศึกษาและนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้ คณะผู้ศึกษาใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participant Observation) รวมไปถึงการศึกษาจากเอกสาร โดยผลการศึกษานั้นได้นำเสนอเป็น 2 ส่วนดังนี้

- ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ
- ส่วนที่ 2 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ

ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ

1. ผลการวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบกในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับสามารถนำเสนอได้ดังต่อไปนี้

ประเทศไทยเริ่มมีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477 และได้มีการปรับปรุงเรื่อยมา เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้มีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ทั้งนี้ การปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการเมาแล้วขับ 4 ประเด็น คือ 1) การกำหนดมาตรารั้งเพื่อห้ามมิให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การดื่มสุรา ของเมา หรือยาเสพติด หรือการประมาทต่างๆ อันทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถกักตัวไว้เพื่อดำเนินการตรวจสอบโดยเร็ว 2) หากตรวจสอบแล้วไม่พบ จะต้องปล่อยตัวทันที การแจ้งโทษแก่ผู้ขับขี่ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ด้วยการตักเตือน หรือออกใบสั่ง หากไม่พบผู้ขับขี่ให้ผูกหรือติดไว้กับยานพาหนะให้เห็นโดยง่าย หรือส่งหลักฐานไปทางไปรษณีย์ได้ 3) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เมื่อพบว่าสภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และ 4) การฝ่าฝืนตามมาตรา 43 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือถ้าพบว่ามียาเสพติดออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท 1 ใน 3 ให้ศาลพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ในปี พ.ศ. 2535 มีการปรับแก้ และเพิ่มเติมข้อกำหนดต่างๆ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการบังคับใช้เป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในขณะนั้น จึงมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติจราจรทางบกให้มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัย ในการจราจร ซึ่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มีประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการเมาแล้วขับ 2 ประเด็น คือ 1) ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ หากพบว่าสภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว และ 2) การฝ่าฝืนตามมาตรา 43 จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำและปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากทำให้ผู้อื่นมีอันตรายสาหัส มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับ 20,000 – 40,000 บาท หรือทั้งจำและปรับ หากถึงแก่ความตาย จำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 40,000 – 80,000 บาท หรือทั้งจำและปรับ และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ต่อมาในปี พ.ศ. 2550 ภาครัฐได้มีการเล็งเห็นถึงปัญหาเมาแล้วขับมากขึ้น จึงมีการปรับแก้ และเพิ่มเติมข้อกำหนดขึ้นเกิดเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 เนื่องจากในขณะนั้นการโดยสารจักรยานยนต์เป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย จึงกำหนดให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นเป็นความผิดที่ไม่อาจกล่าวตักเตือนหรือการเปรียบเทียบปรับได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ สิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วยซึ่งพบประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการเมาแล้วขับ 2 ประเด็น คือ 1) ความผิดจากการฝ่าฝืนให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจสอบสวนตามประมวลกฎหมายโดยใช้วิธีพิจารณาตามอาญามีอำนาจเปรียบเทียบ หรือว่ากล่าวตักเตือนได้และ 2) การฝ่าฝืนตามมาตรา 43 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หากพบสารเสพติด หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากทำให้ผู้อื่นอันตรายต่อกายหรือจิตใจ ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 1 – 5 ปี และปรับ 20,000 – 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับรถ ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากทำให้ผู้อื่นมีอันตรายสาหัส ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 2 – 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 – 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย มีโทษจำคุก 3 – 10 ปี ปรับ 60,000–120,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จนปัจจุบันประเทศไทยได้ประกาศใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นฉบับที่ 10 พ.ศ. 2557 เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่ 30 ธันวาคม 2557 โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นผู้รับสนองพระบรมราชโองการ กำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัย เพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจร และสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่า ผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไมยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควรเป็นมาตราในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

ซึ่งในอดีตการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะพบว่า มีผู้ขับขี่หลายคนมักจะปฏิเสธให้ความร่วมมือ อีกทั้งการขับรถยนต์เมาสูรามีโทษน้อยมาก จึงมักจะเลยขับรถโดยประมาทมีการแก้ไข 2 ประเด็นคือ 1) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 142 เกี่ยวกับกำหนดข้อสันนิษฐานในกรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่โดยไม่มีเหตุอันควร ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เมื่อเห็นว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ และในกรณีที่ผู้ขับขี่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าเสี่ยงเมาสูรา หรือขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือขณะเมาสูราหรือของเมาสูราอย่างอื่นหรือไม่ สั่งให้ผู้ขับขี่ขับรถเข้าช่องทางที่มีกรวยวางตั้งไว้ ให้ไขกระจงเพื่อให้เจ้าหน้าที่ยื่นอุปกรณ์เข้าไปตรวจวัดแอลกอฮอล์เข้าไปในรถได้ หรือเรียกให้ผู้ขับขี่เข้าเครื่องวัดแอลกอฮอล์ รวมทั้งสั่งให้ลงจากรถเพื่อดูว่าร่างกายสามารถรักษาสมาดุลของการเดินได้หรือไม่ หากผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าหน้าที่สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้นั้นเมาสูรา และ 2) เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดีฐานขับรถยนต์เมาสูราได้สำหรับบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืนตามกฎหมายใหม่ กรณีผู้ขับขี่ปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการทดสอบ เดิมระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท กรณียินยอมให้ทดสอบแต่พบว่าเมาสูราขณะขับรถ ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบขับขี่ แต่กฎหมายใหม่ได้ปรับเพิ่มความเข้มงวดในการเอาผิดทางกฎหมายโดยกรณีไม่ยินยอมให้ทดสอบให้สันนิษฐานว่ามีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาไว้ก่อนจะมีบทลงโทษคือจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 10,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยผู้ถูกกล่าวหาไปสืบพยานหักล้างในศาลได้

ดังนั้น จากการศึกษาจะพบข้อสังเกตว่ากฎหมายใหม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยเพิ่มความเข้มข้นของอำนาจเจ้าพนักงานตำรวจผู้ปฏิบัติมากยิ่งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากกว่ากฎหมายฉบับเก่าที่ผ่านมา โดยมีประเด็นดังนี้

1) กฎหมายใหม่ใช้คำว่า “กรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่า” แทนคำเดิมว่า “เมื่อเห็นว่า” แสดงว่า กฎหมายเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานมีอำนาจใช้ดุลยพินิจที่จะสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ได้มากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งแต่เดิมเจ้าพนักงานต้องเห็นเป็นประจักษ์ว่าผู้นั้นจะต้องเป็นผู้ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือในขณะที่เมาสูราหรือของเมาสูราอย่างอื่นตามมาตรา 43 (1) (2) จึงจะสั่งให้มีการทดสอบได้

2) เจ้าพนักงานมีอำนาจกักตัวไว้เพื่อดำเนินการทดสอบได้ ระยะเวลาที่กักตัวนั้นไม่กำหนดแน่ชัดว่ากี่ชั่วโมง แต่กฎหมายบัญญัติว่าได้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว ถ้ายอมให้ทดสอบแล้วไม่ปรากฏว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนดก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

3) กฎหมายใหม่เพิ่มเติมวรรคสี่ เป็นบทสันนิษฐานโดยเด็ดขาด ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนก็สามารถดำเนินคดีผู้นั้นได้ตามกฎหมายเสมือนเป็นผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสูราหรือของเมาสูราอย่างอื่น ซึ่งศาลก็ย่อมฟังพยานหลักฐานนั้นและลงโทษแก่ผู้นั้นได้ด้วยเช่นเดียวกัน

4) การทดสอบสามารถทำได้ 3 วิธี คือ ตรวจวัดลมหายใจโดยวิธีเป่า ตรวจวัดจากปัสสาวะ และตรวจวัดจากเลือด ซึ่งการตรวจวัดจากปัสสาวะและเลือดจะสามารถทำได้ต่อเมื่อไม่สามารถตรวจวัดจากลมหายใจได้เท่านั้น การตรวจวัดจากเลือดจะต้องส่งตัวผู้นั้นไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด โดยทำการเจาะเลือดภายใต้การดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม

5) ผู้ที่ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยไม่ยอมให้ทดสอบตามมาตรา 142 วรรคสอง ย่อมมีโทษตามมาตรา 154 (3) อีกฐานหนึ่งด้วย คือ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท

จากสถิติของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี 2552-2557 โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (มูลนิธิเมาไม่ขับ, ม.ป.ป.) สามารถสรุปข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต แสดงดังตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 2 สถิติของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2557

ปี พ.ศ.	สรุปผล		ลักษณะอุบัติเหตุ			ยานพาหนะ		
	บาดเจ็บ	ตาย	เมาแล้วขับ	ขับเร็ว	ตัดหน้า	จักรยานยนต์	ปิคอัพ	เก๋ง
ปี 2552	4,332	373	40.66%	19.69%	10.96%	81.90%	9.32%	2.69%
ปี 2553	3,802	361	39.36%	20.68%	12.29%	80.03%	10.10%	3.45%
ปี 2554	3,476	271	38.76%	20.53%	13.72%	81.12%	10.03%	3.55%
ปี 2555	3,320	320	39.21%	21.57%	15.12%	82.14%	9.72%	3.32%
ปี 2556	3,040	323	39.11%	23.59%	14.89%	78.71%	11.80%	4.07%
ปี 2557	3,225	326	36.47%	24.47%	16.68%	79.14%	11.39%	4.74%

(มูลนิธิเมาไม่ขับ, ม.ป.ป.)

จากตาราง พบว่า สถิติของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2557 โดยส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งนำไปสู่สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด

ส่วนที่ 2 ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ คณะผู้ศึกษาทำการตีความจากข้อมูลที่ได้รับจากการตอบสัมภาษณ์ โดยพิจารณาคำตอบหรือประเด็นที่เข้าข่ายและมีความสำคัญเกี่ยวข้องกับงานวิจัย หรืออยู่ในกลุ่มของคำถาม เพื่อทำการรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ แสดงผลการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 แสดงข้อมูลได้ดังนี้

1. ความรู้ความเข้าใจของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เกี่ยวกับประเด็นเมาแล้วขับอย่างไร

ประชาชน คนที่ 1 กล่าวว่า “รู้ว่าดื่มแล้วขับจะถูกจับ แต่ไม่ทราบรายละเอียดว่าจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์เท่าใด ส่วนตัวถ้าถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกให้ทำการทดสอบก็จะปฏิบัติตาม อาจจะเป็นเพราะว่าตนไม่ทราบรายละเอียดของกฎหมาย จึงให้ความร่วมมือไว้อ่อน ไม่กล้าที่จะปฏิเสธ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 3 กล่าวว่า “มีความรู้ความเข้าใจในพระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นอย่างดี ทราบว่าถ้าดื่มเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะถูกจับ อีกทั้งถ้าถูกเรียกให้ทดสอบแล้วป้ายเบี่ยงจะถูกจับข้อหาเมาแล้วขับทันที เหตุที่ทราบเพราะเป็นเรื่องที่ควรจะต้องศึกษา เพื่อป้องกันตนเองทั้งในทางปฏิบัติตน และถูกปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 4 กล่าวว่า “ทราบและเข้าใจเรื่องการมาแล้วซั้บจะถูกจับและปรับจาก โฆษณาทางโทรทัศน์ แต่ไม่ทราบว่าผิดกฎหมายใด มาตราใด และถูกจับและปรับเท่าใด เพราะส่วนตัว ไม่ได้มอยู่แล้ว มองว่าเป็นเรื่องไกลตัวจึงไม่ได้ศึกษาหรือให้ความสำคัญมากนัก แต่จะมีการเตือนคนรอบข้างที่ดีมอยู่เสมอว่ามาแล้วต้องไม่ซั้บ” (14 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 5 กล่าวว่า “ทราบ และเข้าใจพระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นอย่างดี เพราะตนได้ศึกษาด้านกฎหมาย ทราบว่าเมื่อมีการประกาศใช้แรกๆ ผู้ซั้บซึ้สามารถปฏิเสธการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ได้ ต่อมาจึงมีการแก้ไขเพิ่มโทษและเพิ่มอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับตรวจมากขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่ดีที่จะทำให้ปัญหาอุบัติเหตุจากการมาแล้วซั้บลดลงหรือหมดไป” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 7 กล่าวว่า “รู้จักพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพราะช่วงหนึ่งหลายหน่วยงาน มีการรณรงค์ทางสื่อต่างๆ ซึ่งทราบว่ามีการแก้ไขกฎหมายให้เข้ากับยุคสมัยมากขึ้น” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 1 กล่าวว่า “จากภาระหน้าที่ของตนแล้วจึงจำเป็นต้องทราบและเข้าใจข้อกำหนดต่างๆ ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นอย่างดี เพราะถือว่าเป็นผู้ปฏิบัติจะต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 2 กล่าวว่า “มีความรู้ความเข้าใจในข้อกำหนดของพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพราะจะต้องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่อย่างตรงไปตรงมา และเป็นธรรมต่อทุกๆ ฝ่าย” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

จากการสังเกตของคณะผู้วิจัยพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่จะทราบว่ามาแล้วซั้บนั้นผิดกฎหมาย แต่จะไม่ทราบรายละเอียดว่าเป็นกฎหมายฉบับใด และมีโทษปรับเท่าใด แม้ประชาชนจะไม่ทราบรายละเอียดของโทษจากการฝ่าฝืน แต่ก็มีความเกรงกลัว และพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทางด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจข้อกำหนดต่างๆ ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นอย่างดี เนื่องจากต้องยึดถือพระราชบัญญัติดังกล่าวในการปฏิบัติหน้าที่ในทุกๆ วัน

2. วิธีการปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 1 กล่าวว่า “การตั้งด่านจะมีการวางแผน โดยกำหนดจุดที่จะเป็นเส้นทางผ่านออกจากพื้นที่ที่มีร้านอาหาร ผับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่เรียกตรวจผู้ซั้บซึ้ทุกคน แต่จะเรียกให้ชะลอหยุดแล้วพูดคุย เพื่อดูปฏิกิริยาถ้ามีข้อน่าสงสัย ก็จะทำสอบเบื้องต้น หากพบว่ามีแอลกอฮอล์ก็จะให้จอดรอ และให้ลงไปตรวจด้วยเครื่องวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 2 กล่าวว่า “ก่อนการตั้งด่านจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือ พวกป้ายไฟหยุดตรวจ เครื่องมือทดสอบ และกรวยยาง เพื่อไปเตรียมการตั้งด่านให้ปลอดภัย กรวยยางใช้บีบบังคับให้รถเข้ามาตามเลนที่จะตรวจ ป้ายไฟจะเตือนให้รู้ว่ามิด่านตรวจ เพื่อความปลอดภัย แต่บางทีเป็นดาบสองคมกลับกลายเป็นการเตือนให้ผู้ซั้บซึ้ที่มาแล้วซั้บรู้ตัว และซั้บรถเลี้ยวหนีไปทางอื่นได้” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 3 กล่าวว่า “วิธีการตั้งด่านจะจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ เพื่อนำไปใช้ตั้งด่าน ได้แก่ กรวยยาง ป้ายไฟหยุดตรวจ เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ เพื่อให้ปลอดภัยแก่

เจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่ที่ถูกเรียกตรวจ โดยจะแบ่งหน้าที่กัน เช่นคนที่ทำหน้าที่เรียกรถ ตรวจคัดกรองรถ อาทิเช่น รถที่มีการดัดแปลงลักษณะต่างๆ ที่วัยรุ่นนิยม รถที่ผู้ขับขี่มีลักษณะเป็นนักดื่ม นักเที่ยว หรือสังเกตอาการเมื่อพบเจอด่านตรวจ หรือแก๊งค์กถามพูดคุย เพื่อตรวจสอบว่ามีกลิ่นแอลกอฮอล์หรือไม่” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 4 กล่าวว่า “มีการเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ เลือกจุดที่จะตั้งด่าน และจัดวางกรวยยางเพื่อปิดให้รถต้องแล่นผ่านด่าน โดยมีป้ายไฟหยุดตรวจตั้งไว้ในระยะที่คนขับรถจะมองเห็น และเตรียมตัวเพื่อให้ตรวจ เวลาเรียกเจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่เรียกตรวจทุกคน จะให้ชะลอรถ ถ้าเป็นรถยนต์จะให้เปิดกระจก ถ้าสังเกตสีหน้าท่าทางว่ามีลักษณะเป็นนักดื่ม ก็จะลองพูดคุยว่ามีกลิ่นแอลกอฮอล์หรือไม่ ถ้ามีก็จะให้จอดและเชิญลงมาตรวจวัด” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

จากการสังเกตของคณะผู้ศึกษาพบว่า การเตรียมตั้งด่านของเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่จะเป็นการเตรียมอุปกรณ์ และการแบ่งหน้าที่กันภายในด่านตรวจ วิธีการตรวจจะไม่เรียกตรวจทุกคน ส่วนใหญ่เป็นการสังเกตอาการปฏิกิริยาด้วยวิธีการซักถามพูดคุยกับผู้ขับขี่ว่ามีอาการผิดปกติหรือไม่ หากพบว่ามีผิดปกติจะเชิญผู้ขับขี่ที่นั่นลงมาตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ต่อไป

3. พฤติกรรมในการสัญจรบริเวณด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของประชาชน

ประชาชนคนที่ 4 กล่าวว่า “เมื่อพบด่านตรวจและถูกขอตรวจคั่นมักจะยินยอมให้ตรวจเสมอ เพราะเคารพในกฎหมาย บางครั้งพบเห็นการโต้เถียงกันระหว่างผู้ขับขี่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการขอตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งส่วนตัวไม่เข้าใจ และเชื่อว่าถ้าไม่ประพฤติตนผิดก็ไม่มีเหตุผลใดให้หลีกเลี่ยง อยากให้ทุกคนตระหนักถึงความปลอดภัยส่วนรวมของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 6 กล่าวว่า “เมื่อรู้ตัวว่าดื่มมาในปริมาณที่เสี่ยงต่อการถูกจับกุม ก็จะหาทางเลี่ยงด้วยวิธีต่างๆ เช่น การนั่งแท็กซี่ หรือให้เพื่อนที่ไม่ดื่มขับรถไปส่ง แต่หากไม่มีทางเลือกจริงๆ จะต้องขับรถเองก็จะพยายามหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีด่านตรวจ ยอมรับว่าไม่สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มได้ แต่ลึกๆ แล้วมีความเกรงกลัวต่อกฎหมายมาก ไม่อยากให้เกิดคดีความขึ้น จึงจำเป็นต้องหาวิธีหลีกเลี่ยงให้มากที่สุดเช่นกัน” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 9 กล่าวว่า “หากดื่มแล้วขับจะพยายามหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีด่านตรวจ หรือหากหลีกเลี่ยงไม่ได้ก็จะใช้วิธีประวิงเวลาเพื่อให้รู้สึกปริมาณแอลกอฮอล์ลดลงจึงจะยอมตรวจ ส่วนตัวคิดว่าตนเองมีขอบเขตปริมาณการดื่มของตนให้มีสติสัมปชัญญะพอที่จะขับรถได้ แต่เมื่อกฎหมายกำหนดไว้ว่าปริมาณแอลกอฮอล์ ไม่เกิน 50 มิลลิกรัม หากตรวจวัดแล้วเกินปริมาณที่กำหนด ก็ต้องยอมรับในจุดนี้ ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยถูกจับกุมแต่อย่างใด” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 10 กล่าวว่า “ตนเองชื่นชอบการดื่ม การสังสรรค์ต่างๆ แต่ตระหนักเสมอว่าหากมีเมามากจะไม่ขับ จะใช้วิธีการนั่งแท็กซี่ เพราะเคารพกฎหมาย และถือว่าต้องรับผิดชอบต่อสังคมด้วย” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

จากการสังเกตของคณะผู้วิจัยพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่รู้และเข้าใจว่าพฤติกรรมการดื่มแล้วขับผิดกฎหมาย จะถูกลงโทษด้วยการถูกปรับหรือจำคุก หรือทั้งปรับและจำคุก แต่ด้วยพื้นฐานของสังคมไทยมักมีการสังสรรค์ จึงไม่อาจลดพฤติกรรมการดื่มของตนเองได้ ด้วยความเกรงกลัว ต้องอาศัยวิธีการต่างๆ เพื่อเอาตัวรอดจากการหลีกเลี่ยงการตรวจ แต่ประชาชนอีกส่วนหนึ่งที่ไม่ใช่ นักดื่ม จะเคารพต่อกฎหมาย และพร้อมให้ความร่วมมืออย่างเคร่งครัด

4. ความคิดเห็นของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก่อนการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

ประชาชนคนที่ 1 กล่าวว่า “ไม่ทราบมาก่อนว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะสามารถปฏิเสธการตรวจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ พฤติกรรมของตนไม่ว่าจะดื่มหรือไม่เมื่อมีการเรียกให้ตรวจก็จะให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี เพราะเข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจทำไปตามหน้าที่ ตนเองถ้าดื่มก็จะพยายามไม่ขับรถ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 2 กล่าวว่า “ไม่ทราบว่าก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 จะสามารถปฏิเสธการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ ส่วนตัวเป็นคนที่ไม่ดื่มบ่อย ประมาณเดือนละครั้ง แต่ถ้าดื่มก็จะไม่ขับเพราะกลัวถูกจับ ซึ่งหากถูกเรียกตรวจไม่เคยคิดจะปฏิเสธการตรวจสอบ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 3 กล่าวว่า “ก่อนฉบับปัจจุบันทราบว่าปฏิเสธการตรวจได้ ส่วนตัวเคยดื่มแล้วถูกเรียกให้ตรวจ แต่ไม่เคยปฏิเสธ มันใจว่าแม้จะดื่มมาแต่ไม่มากเกินไปที่กำหนดอย่างแน่นอน เพราะส่วนตัวจะไม่ใช้คนที่ดื่มจนขาดสติจนไม่อาจขับรถได้” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 5 กล่าวว่า “ทราบและเข้าใจกฎหมายเป็นอย่างดี และเคยคิดว่าหากสามารถปฏิเสธการตรวจค้นตามกฎหมายได้ผู้ขับขี่ที่คิดว่าตนมีความเสี่ยงก็คงหลีกเลี่ยงทุกราย อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับก็ยังคงจะมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งพิจารณาได้จากสถิติต่างๆ ที่มีการวัดช่วงเทศกาล ทั้งที่ช่วงเทศกาลมีการตั้งด่านเฝ้าระวังตามจุดต่างๆ แต่อุบัติเหตุเมาแล้วขับยังคงเป็นสาเหตุต้นๆ ของสถิติเสมอ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 6 กล่าวว่า “พฤติกรรมก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ก็ยังคงดื่มเดือนละหลายครั้ง แต่ยังไม่เคยถูกจับ ส่วนตัวถ้าพบด่านจะรีบหลบไปทางอื่น แต่ถ้าถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจก็จะพยายามปฏิเสธก่อนเพื่อถ่วงเวลาให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายลดลงก่อนการเข้ารับการตรวจสอบ เพราะอาจพ้นความผิดหรืออาจมีความผิดไม่มาก” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 8 กล่าวว่า “ตนเองไม่ทราบว่าก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับปัจจุบันจะสามารถปฏิเสธการตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ แต่ก็ให้ความร่วมมือมาโดยตลอด แต่เท่าที่พบเห็นพฤติกรรมของคนรอบข้างที่ดื่ม จะมีการหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีด่านตรวจสอบเพราะนักดื่มมักจะเป็นที่รู้กันว่าถนนเส้นใดมีด่านมาตั้งบ่อยๆ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 9 กล่าวว่า “ส่วนตัวไม่ดื่มแอลกอฮอล์ การประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแล้วขับ จึงไม่กระทบกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของตนเองมากนัก แต่เพียงทราบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับแรก ผู้ขับขี่สามารถปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ เชื่อว่าส่วนใหญ่คงไม่ทราบจุดนี้เช่นกัน ส่วนตัวกลับมองเป็นเรื่องดี หากผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ปฏิเสธการตรวจทุกราย เชื่อว่าอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับคงมีมากกว่านี้” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 10 กล่าวว่า “พฤติกรรมก่อนการประกาศใช้จะไม่ต่างกันแม้จะดื่มหรือไม่ เพราะตนจะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเสมอ ถือเป็นกฎหมายของประเทศ ทุกคนจะต้องปฏิบัติตามอยู่แล้ว” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

การศึกษาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 1 กล่าวว่า “ในการปฏิบัติหน้าที่จะพบประชาชนที่มักจะอ้างเรื่องสิทธิและเสรีภาพส่วนบุคคล ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้เพราะเกรงว่าจะเกินอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ทั้งที่บางครั้งทราบว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นกระทำผิดแต่ไม่อาจมีหลักฐานเอาผิดได้ บางครั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เรียกตรวจจึงต้องใช้วิธีกดดันต่างๆ เพื่อรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 2 กล่าวว่า “ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับปัจจุบัน พบว่า ในการปฏิบัติหน้าที่พบการปฏิเสธการตรวจด้วยวิธีต่างๆ เช่น การแกล้งนั่งบนรถไม่ยอมลงมาเพื่อถ่วงเวลา การโต้เถียงตำรวจเป็นต้น โดยเฉพาะพวกที่เมาแล้วขับจึงต้องใจเย็น ใช้วิธีกักตัวไว้เพื่อให้สร้างเมา เพราะหากปล่อยไปก็จะไม่ปลอดภัย แต่จะเอาผิดก็ไม่มีความหลักฐาน” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 3 กล่าวว่า “ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 พบปัญหาผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับใช้วิธีแกล้งจอดรถนอน ไม่ยอมเป่า ไม่ให้ถูกเนื้อต้องตัว ถ้าเป็นผู้หญิงก็จะอ้างว่ากลัว ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีอำนาจบังคับ ถ้าจะปรับฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานผู้ขับขี่ก็จะยอมเพราะเสียค่าปรับน้อยกว่า และถือว่าลางโทษแล้วสามารถไปได้เลย ไม่สามารถเอาผิดเรื่องเมาแล้วขับต่อได้ ผู้ขับขี่ได้ประโยชน์ ที่ผ่านมาจะพยายามเจรจา ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมก็จะนอนอยู่ตรงนั้นจนเจ้าหน้าที่ตำรวจเลิกด่าน ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ทำอะไรไม่ได้” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 4 กล่าวว่า “ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 จะพบปัญหาผู้ขับขี่บางคนเมาแล้วไม่ยอมให้ตรวจวัด ไม่ยอมเป่า เพราะรู้ว่าถ้าเป่าโดนจับแน่ จึงมักจะปฏิเสธ เจ้าหน้าที่ต้องใช้วิธีกักตัวไว้เจรจา ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมก็จะทำอะไรไม่ได้ บางคนไว้วางใจบางคนจอดนอน บางคนถ่วงเวลาต่างๆ นานา เดินไปเดินมา โทรศัพท์ มีท่าที่ไม่ยอมเป่าอย่างเดียว เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะพยายามอธิบายว่าถ้าคิดว่าไม่เมาก็ควรเป่า ถ้าปริมาณไม่เกินก็ปล่อยตัวได้ ส่วนใหญ่ก็จะไม่ยอมเป่า เพราะรู้ว่าถ้าเกินแน่” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

จากการสังเกตของคณะผู้วิจัยพบว่าประชาชนส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 สามารถปฏิเสธการตรวจค้นจากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ ส่วนหนึ่งมองว่าเป็นเรื่องที่ดีที่ประชาชนไม่ทราบเพราะถือเป็นช่องว่างของกฎหมายที่อาจทำให้ผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับรอดพ้นจากการตรวจสอบจนนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่านี้ ในด้านของเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการประกาศใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวถือเป็นอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ จะพบการหลีกเลี่ยงการตรวจค้นด้วยวิธีต่างๆ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่สามารถเอาผิดได้ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ตรวจ หากขอความร่วมมือในการตรวจค้นก็มักจะถูกอ้างด้วยหลักสิทธิมนุษยชนและเสรีภาพ เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงเสมือนมีกรอบในการปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างเต็มที่

5. ความคิดเห็นของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจหลังการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

ประชาชนคนที่ 1 กล่าวว่า “ไม่ทราบเรื่องกฎหมายมากนัก แต่ทราบมาว่า ฉบับที่ 10 กฎหมายมีการปรับให้แรงขึ้น ซึ่งเห็นด้วย โดยเมื่อทราบแล้ว พฤติกรรมการตี้มก็ยังคงเท่าเดิม แต่จะพยายามไม่ตี้มข้างนอกเพื่อหลีกเลี่ยงการขับรถ พฤติกรรมการตี้มยังคงเหมือนเดิม จะพยายามหลีกเลี่ยงการขับรถเองเสมอ เนื่องจากทราบว่ากฎหมายมีการปรับให้แรงขึ้นทั้งโทษจำและปรับ อีกทั้งการสันนิษฐานหากหลีกเลี่ยงการตรวจ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 3 กล่าวว่า “ส่วนตัวมองว่าเป็นดาบสองคม หากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด และไม่มีความซื่อสัตย์เป็นธรรมก็จะสามารถนำข้อกฎหมายนี้ไปบังคับใช้เพื่อแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองได้ เช่น การเรียกส่วยเพื่อให้ไม่ต้องตรวจ เป็นต้น” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 8 กล่าวว่า “รับรู้เข้าใจและยินยอมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย เข้าใจในข้อที่ว่า หากหลีกเลี่ยงการตรวจสามารถสันนิษฐานได้ว่าเมาแล้วขับและมีความผิดได้ เพราะหากผู้ขับที่ไม่ยอมในการตรวจ นั่นถือว่ามีพิรุณ มีความเสี่ยงว่าจะกระทำความผิด เป็นมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หากเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมก็ต้องปฏิบัติตาม” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 10 กล่าวว่า “เห็นด้วยกับข้อกำหนดที่กล่าวว่าสามารถสันนิษฐานได้ว่าผู้ที่หลีกเลี่ยงการตรวจนั้น ถือว่าผิดกฎหมาย เพราะหากไม่กระทำผิดก็คงยอมให้ตรวจสอบ ส่วนตัวหลังการประกาศใช้มีพฤติกรรมตี้มในปริมาณที่น้อยลง แต่ยังคงบ่อยเช่นเดิม เพราะกลัวการถูกจับ ไม่อยากให้เกิดความวุ่นวายขึ้น เช่น การขึ้นศาล เพราะทราบว่ากฎหมายมีการเพิ่มโทษ ก็จะใช้วิธีระวังตนเองให้มากขึ้น” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558)

การศึกษาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 1 กล่าวว่า “ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เจ้าหน้าที่ตำรวจรู้สึกมั่นใจในการปฏิบัติงานมากขึ้นในการขอตรวจวัด ถ้าหากขอตรวจแล้ว ไม่ยอมให้ตรวจก็จะใช้กฎหมายนี้ชี้แจง กฎหมายนี้ใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่เรื่องเมาแล้วขับที่ตี้มมากเพราะผู้ขับที่ตี้มเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เนื่องจากกฎหมายขังน้ำหนักรวมผิดจากหลักฐาน การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จะมีค่าปริมาณเป็นหลักฐาน” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 2 กล่าวว่า “ภายหลังกฎหมายบังคับใช้ยังมีอยู่บ้างที่พยายามจะไม่เป่า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพวกที่ตี้มมาหนักกลัวถูกจับส่งฟ้องศาล กฎหมายฉบับนี้ทำให้ตำรวจเสียเวลาน้อยลง ไม่ต้องเจรจามาก ไม่เป่าก็จับกุมได้เลย ทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ได้สะดวกขึ้น จับคนที่กระทำผิดได้โดยไม่ต้องเสี่ยงคนก็จะกลัวกฎหมายมากขึ้น” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 4 กล่าวว่า “ตำรวจรู้สึกทำงานได้สะดวกขึ้น เพราะก่อนหน้านี้บางทีเห็นว่าผู้ขับที่ตี้มมาเรื่อยๆ แต่ไม่ยอมเป่าก็จับไม่ได้ ต้องกักตัวไว้จนกว่าจะเลิกด่านพอสร้างก็ไป ซึ่งไม่รู้ว่าจะไปก่ออุบัติเหตุอะไรเปล่า ส่วนตัวคิดว่ากฎหมายนี้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับที่ตี้มได้ เพราะเท่าที่พบเห็น วัลรุ่นที่ตี้มมอเตอร์ไซด์ก็ตี้มน้อยลง ที่ผ่านมามองเห็นจำนวนมากกว่านี้ คิดว่าคงกลัว เพราะกฎหมายใหม่ปรับหนักด้วย ปริมาณการตี้มน่าจะลดลงได้ ซึ่งในระยะยาวมองว่ากฎหมายนี้อาจช่วยได้ระดับหนึ่งแต่ไม่ได้มากเพราะคนตี้มมีมาก ด่านมีไม่พอที่จะตรวจได้ทั่วถึงและตลอดเวลา” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

จากการสังเกตของคณะผู้ศึกษา พบว่า ประชาชนเกือบทั้งหมดเห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่าหากไม่ทำผิดคงยอมให้ตรวจ และทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพจากการสอบถามผู้ขับขี่ ณ จุดตรวจมีผู้ขับขี่บางรายมีความเห็นต่อกรณีเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป่าแล้วผู้ขับขี่ปฏิเสธ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มาตรา 142 วรรคสี่ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเมาแล้วขับว่า ไม่เห็นด้วยกับข้อสันนิษฐานดังกล่าวเพราะขัดกับหลักกฎหมายทั่วไปในทางอาญาที่สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้บริสุทธิ์ เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน และขัดกับรัฐธรรมนูญ มาตรา 39 วรรคสองนั้นเกี่ยวกับเรื่องนี้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ที่ใช้บังคับในขณะตราพระราชบัญญัติดังกล่าว ได้บัญญัติไว้ในส่วนที่ 4 สิทธิในกระบวนการยุติธรรม มาตรา 39 วรรคสอง ว่า “ในคดีอาญา ต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่มีความผิด” และบัญญัติไว้ใน มาตรา 29 ว่า “การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้ และเท่าที่จำเป็น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้” แต่ในด้านของเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ที่ผ่านมาการปฏิบัติหน้าที่ถูกจำกัดด้วยกรอบ หากไม่ยินยอมให้ตรวจเจ้าหน้าที่ก็ไม่สามารถตรวจเพื่อหาหลักฐานเอาผิดได้ การหลีกเลี่ยงด้วยวิธีต่างๆ ที่ผ่านมาก็จะไม่มีผล เพราะสามารถสันนิษฐานได้ทันทีว่ากระทำผิด กฎหมายฉบับนี้ทำให้เกิดความมั่นใจในการปฏิบัติหน้าที่ และประชาชนจะเกรงกลัวต่อการกระทำผิดมากขึ้น

6. ความคิดเห็นของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557

ประชาชนคนที่ 1 กล่าวว่า “ถ้าตั้งด่านทุกถนนอย่างทั่วถึง และบังคับใช้อย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ผู้ขับขี่ก็จะไม่กล้าเมาแล้วขับ เพราะส่วนใหญ่กลัวการถูกลงโทษ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 3 กล่าวว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก ถือเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องชีวิตประจำวัน จึงต้องพยายามประชาสัมพันธ์ออกสื่อให้มาก และสม่ำเสมอ พอประชาชนรับทราบ และปฏิบัติตามจะเกิดความเคยชิน อุบัติเหตุจะลดลงได้ อยากให้เข้มงวดการบังคับด้วยกฎหมายอย่างในต่างประเทศที่คนที่ดื่มจะไม่ขับเลย เพราะกฎหมายแรงมาก” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

ประชาชนคนที่ 6 กล่าวว่า “ทุกวันนี้คนที่ดื่มจะสามารถคาดการณ์ได้ว่าถนนเส้นใดจะมีการตั้งด่านเป็นประจำ จึงมีการหลีกเลี่ยงเสมอ เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงควรตั้งด่านกระจายให้ทั่วทุกถนน ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอ” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2558)

การศึกษาจากกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 1 กล่าวว่า “กฎหมายนี้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่ในการดื่มเฉพาะช่วงแรกเท่านั้น แต่พอระยะเวลาผ่านไปช่วงหนึ่ง คิดว่าไม่ค่อยส่งผล เนื่องจากวัฒนธรรมคนไทยจะใช้วิธีหลบเลี่ยง แต่ถ้ารัฐบังคับได้ดีพอก็จะช่วยได้ อยากให้เข้มงวดการบังคับด้วยกฎหมายอย่างในต่างประเทศที่คนที่ดื่มจะไม่ขับเลย เพราะกฎหมายแรงมาก” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 2 กล่าวว่า “กฎหมายนี้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่ในการดื่มได้มาก แต่ก็ยังมีคนที่ไม่เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ใช้เทคนิคต่างๆ หลบเลี่ยง เช่น เห็นด่านอยู่

ไกลๆ ก็ขับหลบเข้าซอยหรือเปลี่ยนตัวคนขับก่อนถึงด่าน กฎหมายนี้จึงช่วยป้องกันได้ระดับหนึ่งเท่านั้น เพราะแม้คนจะเกรงกลัวกฎหมายแต่ตำรวจยังไม่มีอัตรากำลัง และเครื่องมือเพียงพอที่จะตั้งด่านได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ จึงควรจัดงบประมาณซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ในการตรวจวัดให้เพียงพอโดยเฉพาะช่วงเทศกาลที่คนตีกันมาก” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 3 กล่าวว่า “กฎหมายนี้จะเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการดื่มสุราได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีกำลังและเครื่องมือเพียงพอที่จะตั้งด่านได้ทุกพื้นที่ จะทำให้คนที่ดื่มต้องคิดก่อนว่า ถ้าดื่มแล้วเจอด่านจะทำอย่างไร เพราะเสี่ยงการเป่าไม่ได้ จึงอยากให้มีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้มากกว่า ถ้าจะดื่ม ควรดื่มเท่าใด และโทษของการที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กำหนดหนักเพียงใด การลงโทษอยู่ในดุลพินิจของศาล แต่ตอนนี้ศาลก็เริ่มเห็นแล้วว่า การดื่มแล้วมาขับทำให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น ก็จะลงโทษหนักกว่าเมื่อก่อน ถ้าประชาสัมพันธ์ให้คนรู้ได้มากกว่า ก็คงจะทำให้คนยังกลัวและดื่มแล้วขับน้อยลง” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ 4 กล่าวว่า “เรื่องเมาแล้วขับจะอาศัยเรื่องการตั้งด่านตรวจจับอย่างเดียวคงไม่ได้ เพราะเป็นเรื่องปลายทาง ต้องป้องกันตั้งแต่ต้นทาง ไม่ให้พวกที่ดื่ม ไม่ว่าจะเมาหรือไม่เมา ขับรถไม่ได้เลย อาจจะต้องรณรงค์ปลูกฝังกันตั้งแต่เด็กให้จำไว้เลยว่าถ้าดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์แล้วจะขับรถไม่ได้ เพราะอันตรายทั้งกับตัวเองและผู้อื่น ทางร้านอาหารควรหาทางบริการลูกค้าที่ดื่ม โดยอาจให้มีจุดจอดแท็กซี่บริเวณร้านอาหาร หรือมีบริการเรียกแท็กซี่ให้ เป็นต้น” (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2558)

จากการสังเกตของคณะผู้ศึกษาพบว่า ประชาชนและตำรวจเกือบทั้งหมดมีความเห็นพ้องกันว่า การตั้งด่านตรวจจับควรจะมีการกระจายทั่วทุกถนน และมีเจ้าหน้าที่ที่เพียงพอ รวมไปถึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ที่ทันสมัย ควรมีการโฆษณาถึงกฎหมายฉบับนี้ผ่านสื่อต่างๆ อย่างทั่วถึง และปลูกฝังค่านิยมการเมาไม่ขับในกับทุกวัย ร้านอาหารหรือสถานบันเทิงต่างๆ ที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการร่วมสอดส่อง หรืออาจเป็นการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถสาธารณะ เป็นต้น

ดังนั้น จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างคณะผู้วิจัยเห็นว่า ประชาชนส่วนใหญ่ทราบว่าการดื่มแล้วขับเป็นสิ่งผิด แต่ด้วยพฤติกรรมการดื่มที่ไม่สามารถลดได้ จึงต้องหากวิธีต่างๆ ในการเอาตัวรอด แม้ว่ารัฐธรรมนูญจะบัญญัติคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคล แต่ก็ได้กำหนดข้อยกเว้นให้สามารถจำกัดสิทธิดังกล่าวได้โดยอาศัยอำนาจของกฎหมาย และกระทำเท่าที่จำเป็น และมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไป เมื่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 มาตรา 142 วรรคสี่ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นมาตรการในด้านความปลอดภัย เป็นการป้องกันสังคมโดยส่วนรวมจากอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร จึงจำเป็นต้องกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น บทบัญญัติดังกล่าวไม่ได้เป็นการจำกัดสิทธิจนเกินสมควร ไม่ได้กระทบต่อสาระสำคัญของสิทธิ และมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไป จึงไม่ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 39 วรรคสอง ดังที่ผู้ขับขี่บางรายอ้างข้างต้น (เทียบเคียงคำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญที่ 11/2551) ในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 จะเป็นเครื่องมือที่ทำให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ ซึ่งประชาชนจะเกิดความเกรงกลัว และนำไปสู่การระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ในประเด็นที่เกี่ยวกับการดื่มสุราแล้วขับรถของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลเมืองสมุทรสาคร ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ออกแบบการวิจัยด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร หรือการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการทบทวนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถ จนถึงฉบับแก้ไขปัจจุบันคือ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2557 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มสุราแล้วขับรถและกระบวนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth interview) ประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ใช้วิธีเจาะจงเลือกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร และประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่สัญจรบริเวณด้านตรวจอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) คือ เลือกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร ที่ปฏิบัติหน้าที่ตั้งด่านตรวจสอบประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะ จำนวน 4 คน และประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่สัญจรบริเวณด้านตรวจอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 25 คน โดยสัมภาษณ์ตามหัวข้อที่คณะผู้ศึกษาสร้างขึ้น ลักษณะการสัมภาษณ์จะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ และสามารถวิจารณ์หรือให้ความเห็นได้กว้างขวางในประเด็นที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ในประเด็นที่เกี่ยวกับการดื่มสุราแล้วขับรถ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังนี้

1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

5.1 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องปัญหา และอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 พบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เป็นการเพิ่มอำนาจให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเข้าตรวจค้นผู้ขับขี่ที่มีแนวโน้มว่าจะดื่มแอลกอฮอล์ หรือของมีนเมา แต่ปัญหาอุปสรรคที่พบจากการศึกษาคือ แม้ว่าประชาชนผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จะไม่ทราบในรายละเอียดของพระราชบัญญัติดังกล่าวเท่าที่ควร แต่ยังคงให้ความเคารพกฎหมาย และมีความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ แต่ด้วยพฤติกรรมการเฉลิมฉลองด้วยการดื่มในสังคมไทย เมื่อไม่อาจลด ละ เลิกการดื่มได้ จึงต้องหลีกเลี่ยงการผ่านด่านตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ด้วยวิธีต่างๆ วิธีการแก้ไขจึงต้องสื่อสารไปยังประชาชนให้เปลี่ยนค่านิยมการดื่มสุรา และสร้างความตระหนักถึงการดื่มสุราแล้วขับรถ โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

5.1.1 ผลการศึกษาและวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

ผลการศึกษา และวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 พบว่า เป็นการสังเคราะห์จุดอ่อนของพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่ผ่านมา และนำมาปรับปรุงให้ทันต่อยุคสมัยปัจจุบัน สร้างความมั่นใจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยการเพิ่มอำนาจในการตรวจค้น และหากผู้ขับขี่ไม่ยินยอม เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถสันนิษฐานได้ว่าผู้นั้นเมาแล้วขับ อีกทั้งเป็นการเพิ่มบทลงโทษต่างๆ ให้มากขึ้น

5.1.2 ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

จากการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 สืบเนื่องจากสังคมไทยมักเป็นสังคมที่มีประเพณีการเฉลิมฉลองบ่อยครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการดื่มสุราร่วมกัน คนไทยจำนวนไม่น้อยจึงมีพฤติกรรมการเป็นนักดื่ม จากการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่พบว่า ประชาชนเคารพกฎหมาย และให้ความร่วมมือ แต่ประชาชนบางส่วนยังมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ด้วยวิธีการต่างๆ เช่น จอดรถรอเพื่อให้เลิกดื่มน้ำ การหลีกเลี่ยงเส้นทางการตั้งด่าน เป็นต้น สาเหตุเพราะประชาชนจะทราบว่าจะมีการตั้งด่านเป็นประจำ จึงนำมาซึ่งการหลีกเลี่ยง และด้วยจุดเด่นของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 คือ การให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจสันนิษฐานได้ว่าหากผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงการตรวจสอบคือ ผู้ที่มีการดื่มแล้วขับ จึงถูกประชาชนบางส่วนมองว่าเป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพ และในทางกลับกันผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการดื่มสุราแล้วขับรถก็จำเป็นต้องตั้งกล่าวมาใช้ในการกล่าวอ้างเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์

5.1.3 แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

แนวทางการแก้ไขปัญหาคือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนให้ลดละเลิกการดื่มสุรา ผู้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าสามารถทำได้ด้วยการใช้สื่อที่สามารถเข้าถึงได้ทุกเพศทุกวัย สื่อสารสร้างความเข้าใจในโทษของการดื่มสุรา รวมไปถึงโทษของการดื่มสุราแล้วขับรถ ในด้านการตั้งด่านของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า ประชาชนที่มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการตรวจวัด ให้ความเห็นว่า การตั้งด่านในจุดเดิมเป็นประจำทุกวัน ทำให้ผู้ขับขี่ทราบและสามารถหลีกเลี่ยงเส้นทางนั้นได้ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาคือการจัดสรรเจ้าหน้าที่ตำรวจให้มีปริมาณเพียงพอในการตั้งด่าน และกระจายทั่วถึงทั่วประเทศ

สรุปโดยรวม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ได้ให้ความเห็นว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เป็นพระราชบัญญัติที่มีประโยชน์ และให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจไว้ค่อนข้างมาก สามารถเสริมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานตรวจด่านผู้ขับขี่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในส่วนของปัญหาจากอดีตจนถึงปัจจุบันที่พบนั้น พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ขาดความมั่นใจในการใช้อำนาจในการปฏิบัติงาน เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระบุไว้ว่า ห้ามผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การดื่มสุรา ของเมาหรือยาเสพติด หรือการประมาทต่างๆ อันทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้เพียงกักตัวไว้เพื่อดำเนินการสอบโดยเร็ว หากตรวจสอบแล้วไม่พบ จะต้องปล่อยตัวทันที นั้นหมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถใช้อำนาจกับผู้ขับขี่ในการตรวจวัดแอลกอฮอล์เพื่อหาหลักฐานในการเอาผิดได้หากผู้ขับขี่ไม่ยินยอม จึงเป็นช่องว่างของพระราชบัญญัติที่ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่าง

เต็มที แม้จะมีการเตรียมการ ขั้นตอน และอุปกรณ์ที่พร้อมก็ตาม จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจะพบเจอวิธีการหลีกเลี่ยงของผู้ขับขี่ด้วยวิธีต่างๆ ให้ออกพ้นจากการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ ประกอบกับสังคมไทยเป็นสังคมที่มีประเพณีการฉลองหรือสังสรรค์ต่างๆ อันนำไปสู่พฤติกรรมกรรมการดื่มสุรา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเยาวชน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ กัลป์ลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) ที่พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการดื่มสุรา คือ ปัจจัยด้านประเพณีต่างๆ ในท้องถิ่นมีส่วนที่สนับสนุนส่งเสริมการดื่มสุรา และพบว่าส่วนใหญ่ดื่มสุราเมื่ออายุต่ำกว่า 18 ปี สะท้อนให้เห็นถึงการเข้าสู่การเป็นนักดื่มสุราเร็วขึ้น อันนำไปสู่การเมาแล้วขับจนเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น จะเห็นว่ามีมาตรการจำกัดผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตในทุกๆ ปี และจะพบว่า สาเหตุอันดับต้นๆ ของอุบัติเหตุ คือ การเมาแล้วขับ สอดคล้องกับผลการวิจัยของ นพพล วิทย์วรพงศ์ และคณะ (2558) พบว่า การดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาล และในช่วงเทศกาลจะมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับเวลาปกติ จากปัญหาที่พบภาครัฐจึงเล็งเห็นและมีการปรับแก้พระราชบัญญัติจราจรทางบกตลอดมาจนพัฒนาเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2553 และ พ.ศ. 2550 ที่มีการปรับแก้ในเรื่องของอำนาจหน้าที่การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพิ่มในเรื่องของบทลงโทษรวมไปถึงการยึดหรือถอนใบอนุญาตขับขี่ จนปัจจุบันประเทศไทยใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ซึ่งมีการปรับแก้ในเรื่องของบทลงโทษของผู้ฝ่าฝืนเช่นกัน และมีการเพิ่มข้อกำหนดที่สำคัญ คือ มาตรา 142 เกี่ยวกับข้อสันนิษฐานในกรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่โดยไม่มีเหตุอันควร หากไม่ยอมให้ทดสอบนั้นเจ้าหน้าที่สามารถสันนิษฐานได้ก่อนว่าผู้นั้นเมาสุรา ซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่ประชาชนบางส่วนกลับมองว่าเป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล สิทธิมนุษยชน และความโปร่งใสในการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ไหวพจน์ กุลาชัย (2555) เรื่องการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยในการตั้งจุดตรวจ ความโปร่งใส และประชาสัมพันธ์เรื่องการตั้งจุดตรวจ ซึ่งเป็นประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนด้วย แต่เมื่อเทียบเคียงกับคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่ 11/2551 พบว่า บทบัญญัติดังกล่าวไม่ได้เป็นการจำกัดสิทธิจนเกินสมควร ไม่ได้กระทบต่อสาระสำคัญของสิทธิ และมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไป จึงไม่ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 39 วรรคสอง ดังที่ผู้ขับขี่บางรายกล่าวอ้าง

ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐผู้มีอำนาจในการปรับแก้พระราชบัญญัติจราจรทางบกให้เหมาะสมทันต่อยุคสมัย ประชาชนจะต้องเข้าใจและเคารพในกฎหมาย เห็นแก่ความปลอดภัยส่วนรวมในการขับขี่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจเองในฐานะผู้ถือกฎหมายดังกล่าว จะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใสเป็นธรรม อันจะก่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ขับขี่ทุกราย

5.2 การอภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับ พบว่า พระราชบัญญัตินี้เป็นการแก้ปัญหาปลายเหตุเท่านั้น เพราะถึงแม้ประเทศไทยมีกฎหมายที่ดี และมีบทลงโทษที่ร้ายแรงเพียงใด ก็ไม่อาจทำให้คนเลิกพฤติกรรมกรรมการเป็นนักดื่มได้ ดังนั้น

จึงต้องมีการวางมาตรการ หรือแนวทางเพื่อป้องกันและปราบปรามควบคู่กันไป ประกอบกับการใช้สื่อประชาสัมพันธ์สื่อสารรายละเอียดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 ให้เป็นที่เข้าใจอย่างแพร่หลาย และเข้าถึงทุกเพศทุกวัย ในเรื่องการทำหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรมีการบังคับใช้กฎหมายกับประชาชนอย่างซื่อสัตย์ และยุติธรรม สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนได้ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้อำนาจในการทำหน้าที่บนพื้นฐานของกฎหมายอย่างแท้จริง เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีระหว่างกันต่อไป

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากสถิติของหน่วยงานต่างๆ จะพบว่า ปัญหาเมาแล้วขับนั้นเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี คณะผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการป้องกันและแก้ไขปัญหานี้ ได้แก่

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ทุกภาคส่วนควรเร่งสร้างจิตสำนึกเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีจุดตรวจหรือจุดบริการประชาชนในถนนทุกแห่งให้กระจายไปอย่างทั่วถึง
3. ภาครัฐควรมีบทลงโทษด้านกฎหมายที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การยึดรถหรือกักรถชั่วคราวตลอดเวลา การยึดใบอนุญาตขับขี่
4. ทุกภาคส่วน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์เนื้อหาข่าวสารต่างๆ ไปยังประชาชนทุกเพศทุกวัย โดยผ่านช่องทางการสื่อสาร ประกอบไปด้วย สื่อ สื่อออนไลน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อกระจายภาพและเสียง สื่อกลางแจ้ง เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้ ตระหนักถึงโทษของการเมาแล้วขับ และประพฤติปฏิบัติตนภายใต้กฎหมายของประเทศ

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม

1. รณรงค์และสร้างความเข้าใจให้ประชาชนรับรู้ถึงอันตรายจากการเมาแล้วขับเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
2. สนับสนุนให้ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โปร่งใส ทั่วถึงและเป็นธรรม
3. ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดภาคีเครือข่ายในการรณรงค์เมาไม่ขับในทุกสังคม เช่น โรงเรียน หน่วยงานภาครัฐ และเอกชน เป็นต้น
4. ศึกษาและพัฒนาให้มีการแก้ไขกฎหมายที่มีผลทั้งทางตรงและทางอ้อมในการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับ

บรรณานุกรม

- กัลป์ลิกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์. (2557). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2541). **กฎหมายเบื้องต้นทางธุรกิจ**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นพพล วิทย์วรพงศ์, ชินพรรณ สติกรชยาพงษ์ และ มัลลิกา สมพลกรัง. (2558). **โครงการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กับการบาดเจ็บรุนแรงเปรียบเทียบช่วงเทศกาลสงกรานต์และช่วงปกติ ปี พ.ศ. 2557**. วันที่สืบค้นข้อมูล 16 พฤษภาคม 2558, (ระบบออนไลน์), เข้าถึงได้จาก <http://cas.or.th/researchs/view/113/desc>
- นนท์วัฒน์ บรมานันท์. (2551). **แนวคิดและปรัชญาของกฎหมายปกครอง**. วันที่สืบค้นข้อมูล 26 มีนาคม 2558, (ระบบออนไลน์), เข้าถึงได้จาก <http://www.pub-law.net/publaw/view.aspx?id=1228>
- บุณทริกา บุญไชยแสน และคณะ. (2555). **การเข้าถึงแอลกอฮอล์ การรับรู้ และการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ของนิติมหาวิทยาลัยมหาสารคาม และผู้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์รอบเขตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม**. เกษศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- วรรณ พัฒนาศิริ. (2555). **กระบวนการยุติธรรมกับการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับ**. ผลงานส่วนบุคคล หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- ไวพจน์ กุลาชัย. (2555). **“การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย”**. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ระยะ 3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- ศูนย์สารสนเทศ ราชบัณฑิตยสถาน. (ม.ป.ป.). **พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ค้นหากลุ่มตัวอักษร “ก”**. วันที่สืบค้นข้อมูล 26 มีนาคม 2558, (ระบบออนไลน์), เข้าถึงได้จาก <http://rirs3.royin.go.th/word1/word-1-a0.asp>
- สมยศ กัญญาทอง. (ม.ป.ป.). **ลักษณะของกฎหมาย**. วันที่สืบค้นข้อมูล 26 มีนาคม 2558, (ระบบออนไลน์), เข้าถึงได้จาก http://kruyos.blogspot.com/p/blog-page_5090.html
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2535). **พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535**. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109/ตอนที่ 39 ก/หน้า 44/6 เมษายน 2535.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2550). **พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550**. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124/ตอนที่ 101 ก/หน้า 1/29 ธันวาคม 2550.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2557). **พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557**. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 131/ตอนที่ 89 ก/หน้า 14/30 ธันวาคม 2557.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2557). **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522**. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 131/ตอนที่ 89 ก/หน้า 14/30 ธันวาคม 2557.

หยุด แสงอุทัย. (2545). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 15). กรุงเทพฯ :
ประกายพริก.

อุษา ปีกิ้นส์ และคณะ. (2555). ปัจจัยที่มีผลต่อการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในขณะมีเงินเมา. วารสารสุทธิ
ปริทัศน์. ปีที่ 27: 41.

ชื่อ นามสกุล

นางสาวอำไพ สิงห์เพชร

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์ทำงาน

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (อ.กตร.)
- ฝ่ายเร่งรัดภาษีอากรค้ำ สำนักงานสรรพากร กรุงเทพมหานคร
- ฝ่ายกฎหมายและเร่งรัดภาษีอากรค้ำ สำนักงานภาษีสรรพากรพื้นที่ 16
- ฝ่ายกฎหมายและเร่งรัดภาษีอากรค้ำ สำนักงานภาษีสรรพากรพื้นที่ 1
- สำนักงานสรรพากรภาค 3
- สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีอาญากรุงเทพใต้ 5 สำนักงานคดีอาญา
- สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่งธนบุรี 1, 2 สำนักงานคดีแพ่งธนบุรี
- สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีศาลแขวง 7 (ธนบุรี) สำนักงานคดีศาลแขวง
- สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีศาลแขวง 8 สำนักงานคดีศาลแขวง
- สำนักงานการบังคับคดี สำนักงานอัยการสูงสุด

ตำแหน่งปัจจุบัน

อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการบังคับคดี 1 สำนักงานการ
บังคับคดี สำนักงานอัยการสูงสุด

ชื่อ นามสกุล

นาย วิบูลย์ นาคทับทิม

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ประกาศนียบัตรกฎหมายปกครอง สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

ประสบการณ์การทำงาน

- ประกอบวิชาชีพทนายความเป็นเวลา 30 ปี

ผลงานทางวิชาการ

- บทความทางกฎหมาย คอลัมน์ มุมฎีกา หนังสือ วารสารข่าวสภาทนายความฯ
- บทความทางกฎหมาย คอลัมน์ เปิดฎีกาปิดคดี หนังสือวารสารข่าวสภาทนายความฯ
- บทความทางกฎหมาย คอลัมน์ รอบรู้คดีปกครองหนังสือวารสารข่าวสภาทนายความฯ

รางวัลที่ได้รับ

- โล่ประกาศเกียรติคุณ ทนายความดีเด่น ประจำปี 2553 จากสภาทนายความในพระบรมราชูปถัมภ์
- โล่ประกาศเกียรติคุณ บุคคลผู้ทำคุณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ปี 2556 จากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักนายกรัฐมนตรี

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองประธานคณะกรรมการโครงการเผยแพร่ความรู้ทางกฎหมาย
สภาทนายความในพระบรมราชูปถัมภ์

ชื่อ นามสกุล

พ.ต.อ.บัณฑิต ทิศาภาค

วุฒิการศึกษา

- สังคมศาสตร์ มหาบัณฑิต ม.มหิดล
- รัฐประศาสนศาสตร์ รร.นเรศ. รุ่นที่ 35
- หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ 35
- หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ 38

ประวัติการทำงาน

- รอง สว.ส.ภ.เมืองร้อยเอ็ด จว.ร้อยเอ็ด
- รอง สว.ส.ภ.บ้านโป่ง จว.ราชบุรี
- รอง สว.ธรรมาภิบาล-กำลังพล ภ.จว.นครปฐม
- สว.กอ.รมน.
- สว.งาน 3 กก.อก.สภพ.
- รอง ผกก.ป.สภ.มวกเหล็ก จว.สระบุรี
- รอง ผกก.ป.สภ.วิเศษชัยชาญ จว.อ่างทอง
- รอง ผกก.ป.สภ.ไทรโยค จว.กาญจนบุรี
- รอง ผกก.ป.สภ.ยะหริ่ง จว.ปัตตานี
- ผกก.สภ.โคกโพธิ์ จว.ปัตตานี
- ผกก.สน.พญาไท
- ผกก.สน.บางยี่ขัน
- รอง ผบก.กองกฎหมาย
- รอง ผบก.กองคดีอาญา

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองผู้บังคับการกองคดีอาญา สำนักงานกฎหมายและคดี

ชื่อ นามสกุล นางชริตว์จาร์ คล่องการยิ่ง

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการสาธารณสุข วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ประสบการณ์การทำงาน

- เจ้าหน้าที่กระจายเสียง สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดพัทลุง
- ผู้จัดการรายการ ศูนย์ผลิตรายการ สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย
- หัวหน้าฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางบก
- หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักจัดระเบียบการขนส่ง
- ขนส่งจังหวัดระนอง
- ขนส่งจังหวัดอุทัยธานี
- ขนส่งจังหวัดสมุทรสาคร

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรสาคร

ชื่อ นามสกุล

นายพรชัย กฤษฏาวารกุล

วุฒิการศึกษา

บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยสยาม

ประสบการณ์ทำงาน

- ทำงานด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2538
- ทำงานด้านธุรกิจพลังงาน มาตั้งแต่ปี 2552

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ภัทรา เอสเตท จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ภัทรา วิลล่า จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ภัทรา ซิตี จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท เดอะซันแก๊ส จำกัด (จำหน่ายก๊าซธรรมชาติ NGV)
- กรรมการผู้จัดการ ดีวีเอ็มวีเอส จำกัด (บำบัดน้ำเสียโดยนำมาผลิตเป็นไบโอแก๊สส่งให้องค์การสุรา)

ชื่อ นามสกุล

นายสุชาติ ชาติปัญญาวุฒิ

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้พิพากษาศาลแขวงนครสวรรค์
- ผู้พิพากษาศาลจังหวัดนครสวรรค์
- ผู้พิพากษาศาลแขวงพระนครศรีอยุธยา
- ผู้พิพากษาศาลแพ่ง
- ผู้พิพากษาศาลอาญา
- ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลแพ่งกรุงเทพใต้
- ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลจังหวัดมีนบุรี
- ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดสีคิ้ว
- ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดฉะเชิงเทรา
- ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 3
- เลขานุการศาลอุทธรณ์ภาค 3
- ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลแพ่ง ศาลแพ่ง

งานวิชาการ

- อาจารย์สอนเสริมสาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- กรรมการออกและตรวจข้อสอบวิชากฎหมายสารบัญญัติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- อาจารย์สอนวิชากฎหมายครอบครัวมหาวิทยาลัยภาคกลาง
- ผู้บรรยายพิเศษแก่ผู้ต้องขังในเรือนจำกลางคลองไผ่
- ผู้บรรยายพิเศษความรู้กฎหมายแก่เยาวชน
- คณะกรรมการอำนวยการศึกษาและอบรมผู้ช่วยผู้พิพากษา รุ่นที่ 56
- วิทยากร หลักสูตร “ผู้ช่วยผู้พิพากษา” ภาควิทยากร

ชื่อ นามสกุล นางภาวดี ศิริเมธารักษ์

วุฒิการศึกษา

นิติศาสตร์บัณฑิต (น.บ.) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีและวางทรัพย์ ภูมิภาคที่ 9
- ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีและวางทรัพย์ ภูมิภาคที่ 2
- ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีจังหวัดชลบุรี
- ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีจังหวัดสมุทรสาคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีจังหวัดนครปฐม
- ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีแพ่ง กรุงเทพมหานคร 1

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการบังคับคดีแพ่ง

ชื่อ นามสกุล

นายสิทธิชัย หอมศิริวรรณ

ประวัติการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง รุ่นที่ 18
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา รุ่นที่ 46
- การบริหารงานบุคคล หลักสูตร Micro-MBA มหาวิทยาลัยรามคำแหง รุ่นที่ 1
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) หลักสูตรผู้นำภาครัฐและเอกชน มหาวิทยาลัยรามคำแหง รุ่นที่ 3
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรเทคนิคการดำเนินคดีภาษีอากร ศาลภาษีอากรกลาง

ประสบการณ์การทำงาน

- เป็นทนายความและที่ปรึกษากฎหมายกว่า 20 ปี
- เป็นทนายความและที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทจำกัด บริษัทมหาชน ห้างร้านหลายแห่ง
- เป็นทนายความและที่ปรึกษากฎหมายของอดีตประธานวุฒิสภา (นายสนิท วรปัญญา)
- เป็นทนายความและที่ปรึกษากฎหมายของอดีตผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (พล.ต.อ.เสรีพิศุทธ์ เตมียเวส)
- เป็นทนายความและที่ปรึกษากฎหมายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดนครราชสีมา (ดร.อัสนี เชิดชัย)
- เคยเป็นทนายความและที่ปรึกษากฎหมายของพลตรีสนั่น ขจรประศาสน์ อดีตรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย
- เคยเป็นคณะทำงานผู้แทนการค้าไทย (นางลินดา เชิดชัย)
- เคยเป็นผู้ปฏิบัติงานให้สมาชิกวุฒิสภากรุงเทพมหานคร (พล.ต.ท.ทวี ทิพย์รัตน์)
- เคยเป็นผู้ปฏิบัติงานให้สมาชิกสภาว่างรัฐธรรมนูญกรุงเทพมหานคร (นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร)
- เคยเป็นที่ปรึกษาอนุกรรมการ การงบประมาณของวุฒิสภา
- เป็นสมาชิกผู้ก่อตั้ง สโมสรโรตารี กรุงเทพมหานคร ภาคว. 3350
- เป็นอดีตนายกสโมสรโรตารี กรุงเทพมหานคร

ตำแหน่งปัจจุบัน

เจ้าของบริษัท สำนักกฎหมาย สิทธิชัย แอนด์ แอสโซซิเอตส์ จำกัด

ชื่อ นามสกุล

นายสุรียา จิวสืบพงษ์

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตร์บัณฑิต
- เนติบัณฑิต

ตำแหน่งปัจจุบัน

อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดี
ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานอัยการสูงสุด

ชื่อ นามสกุล
วุฒิการศึกษา

นายวีระกิตต์ หาญปริพรรณ์

- มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ คณะแพทยศาสตร์
- Diploma in Dermatology
- Fellowship in Family Medicine

ประวัติการอบรม

- อบรมหลักสูตรนักบริหารระดับกลาง กระทรวงยุติธรรม ปี พ.ศ. 2548
- เป็นวิทยากรผู้เชี่ยวชาญโรคเอดส์ ที่ประเทศมาเลเซีย พ.ศ. 2549
- ได้รับทุนและไปเผยแพร่งานวิจัยทางการแพทย์ประเทศแมกซิโก ออสเตเรีย จากกระทรวงสาธารณสุข เมื่อปี พ.ศ. 2551, 2553
- อบรมหลักสูตรธรรมาภิบาลผู้บริหารระดับกลางสถาบันพระปกเกล้า
- ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านโรคเอดส์
- เป็นกรรมการในคณะวิจัยและศึกษาโรคเอดส์แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- นายแพทย์ 4 โรงพยาบาลกลางกรมราชทัณฑ์
- นายแพทย์ 8 วช. ทัณฑสถานโรงพยาบาลราชทัณฑ์

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้อำนวยการทัณฑสถานโรงพยาบาลราชทัณฑ์