



# รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

## โครงการ

การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับใน  
ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้  
เวียดนาม สิงคโปร์และไทย

Law Enforcement against Drunk Driving in England, USA, Korea,  
Vietnam, Singapore, and Thailand

โดย

พันตำรวจตรี ดร. ไวกจน์ กุลาชัย

ธันวาคม 2555

# รายงานฉบับสมบูรณ์

การบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา  
เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย

(สัญญาเลขที่ ACC3 55034)

โดย

พันตำรวจตรี ดร. ไหวพจน์ กุลาชัย

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ระยะ 3)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ธันวาคม 2555

## บทคัดย่อ

โครงการศึกษาเรื่อง “การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาแล้วซ้ำและบทลงโทษหรือแนวทางการลงโทษตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย ตลอดจนศึกษาเปรียบเทียบกระบวนการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจของประเทศดังกล่าวข้างต้น ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ อาศัยวิธีการศึกษาเชิงพรรณนา ด้วยการศึกษาและวิเคราะห์ตัวบทกฎหมาย เอกสารราชการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผลการศึกษา พบว่า

1. การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของประเทศไทยค่อนข้างมีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ
2. อัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัวกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยภาพรวมของประเทศไทยยังไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับประเทศที่ทำการศึกษาเปรียบเทียบ
3. อัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัวกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตของประเทศไทยถือว่าอยู่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศอื่น ๆ ที่ทำการศึกษา
4. โทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและโทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตประเทศไทย ถือว่ามีความรุนแรงในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศที่ศึกษา
5. อัตราโทษกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดของประเทศไทย ถือว่ามีอัตราโทษที่รุนแรงน้อยที่สุด
6. เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ดังนั้น บุคคลที่ “ดื่มหนัก” กับ “ดื่มน้อย” หรือ “ทำผิดบ่อย” และ “ทำผิดครั้งแรก” จะได้รับโทษเท่าเทียมกัน
7. การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ยังขาดการให้ความสำคัญของประเด็นสิทธิมนุษยชนและการแสวงหาความร่วมมือจากภาคประชาชน

ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น นอกจากนั้น ในการบังคับใช้กฎหมายควรคำนึงถึงประเด็นสิทธิมนุษยชนให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

## ABSTRACT

The project entitled “Law enforcement against drunk driving in England, USA, Korea, Vietnam, Singapore, and Thailand” has the main objectives to study and compare traffic law and related laws against drunk driving of the countries stated. In addition, this study will examine and compare the processes of traffic law enforcement conducted by traffic police of each country. This study is a descriptive research. All data are gathered from laws, official documents, and related researches published in journals. The findings of this study are as following:

1. The BAC of 0.05 gram/100 milliliter as stated in Road Traffic Act B.E.2522 is appropriate as compared to other countries.
2. Fine rate against GDP per capita applied to driver/rider having BAC over the legal limit in Thailand is quite low compared to the other five countries.
3. Fine rate against GDP per capita applied to driver/rider having BAC over the legal limit and causing death is quite high compared to the other five countries.
4. Imprisoned penalty applied to driver/rider having BAC over the legal limit and driver/rider having BAC over the legal limit causing death in Thailand is moderate compared to the other five countries.
5. Penalty for refusal of Alcohol Breath Testing in Thailand is the lowest compared to the other five countries.
6. There is no different penalty for driver/rider who has different amount of BAC levels and different frequency of violations.
7. Traffic law enforcement place low importance on human rights. Seeking cooperation from public is also quite low.

Hence, Road Traffic Act should be amended by raising higher penalties and fines. In addition, police officer should place much more importance on human rights while enforcing the law.

## กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำรายงานตามโครงการ “การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย” ในครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เนื่องจากการสนับสนุนงบประมาณจากโครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ระยะ 3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งผู้เขียนต้องขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณ ดร.เตือนใจ พุกตะ เลขาธิการสมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (ATRANS) ที่กรุณาสับสนุนข้อมูลกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเวียดนาม

การจัดทำรายงานผลการศึกษานี้จะสำเร็จลุล่วงไปไม่ได้หากไม่ได้รับความช่วยเหลือจาก Mr. Moo Hee Cho รองผู้อำนวยการแห่ง Financial Securities Commission ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลเกาหลีใต้ ในการสนับสนุนข้อมูลกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศเกาหลีใต้ รวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจของกองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการจัดทำรายงานฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

พันตำรวจตรี ดร.ไวพจน์ กุลาชัย  
ธันวาคม 2555

## คำนำ

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาลแก่ทุกประเทศในโลก นอกจากนั้น ยังทำให้ประเทศต่าง ๆ ต้องได้รับผลกระทบทั้งจากการสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศ ตลอดจนส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของคนในครอบครัวและคนใกล้ชิด

อุบัติเหตุจราจรมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย กรณีการ “เมาแล้วขับ” เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้ ประเทศต่าง ๆ จึงพยายามรณรงค์และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

โครงการ “การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย” เป็นโครงการศึกษาการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับในประเทศต่าง ๆ เพื่อนำผลการศึกษามาเปรียบเทียบเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันมากขึ้น

ผู้วิจัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการนำไปเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาตัดสินใจในเชิงนโยบายต่อไป

พันตำรวจตรี ดร.ไวพจน์ กุลาชัย  
ธันวาคม 2555

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(ก)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(ข)
กิตติกรรมประกาศ	(ค)
คำนำ	(ง)
สารบัญ	(จ)
สารบัญตาราง	(ฉ)
สารบัญภาพ	(ช)
ความเป็นมา หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	5
ขอบเขตการศึกษา	6
วิธีการศึกษา	7
ระยะเวลาดำเนินการ	8
การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศอังกฤษ	9
การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศสหรัฐอเมริกา	14
การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศเกาหลีใต้	21
การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศเวียดนาม	24
การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศสิงคโปร์	27
การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศไทย	30
ผลการศึกษาเปรียบเทียบ	34
ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา	39
บรรณานุกรม	41
ภาคผนวก	43

## สารบัญตาราง

		หน้า
ตาราง 1	สถิติอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2545-2554	1
ตาราง 2	ข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ของผู้ขับขี่ของประเทศอังกฤษ	9
ตาราง 3	อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศอังกฤษ	10
ตาราง 4	ข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ของผู้ขับขี่ในรัฐเท็กซัส	15
ตาราง 5	อัตราโทษสำหรับบุคคลที่บรรลุนิติภาวะ	15
ตาราง 6	อัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ	17
ตาราง 7	อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้	22
ตาราง 8	ปริมาณแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศเวียดนาม	24
ตาราง 9	อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม	25
ตาราง 10	อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศสิงคโปร์	27
ตาราง 11	อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศไทย	31
ตาราง 12	เปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมาย กำหนดของประเทศต่าง ๆ	34
ตาราง 13	เปรียบเทียบอัตราค่าปรับของประเทศต่าง ๆ	35
ตาราง 14	โทษจำคุกกรณีเมาแล้วขับของประเทศต่าง ๆ	36
ตาราง 15	อัตราโทษของการปฏิเสธการตรวจวัด	37



## สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพ 1	ขั้นตอนการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประเทศอังกฤษ	13

## ความเป็นมา หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุทางถนนถือว่าเป็นปัญหาที่ทำให้ประเทศไทยได้รับความสูญเสียทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน โดยในปี พ.ศ.2554 มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นจำนวน 68,296 ครั้ง (เฉพาะกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับแจ้ง) ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 9,060 คน บาดเจ็บสาหัสจำนวน 4,047 คน และบาดเจ็บน้อยจำนวน 17,123 คน ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายของทรัพย์สินมีมูลค่าสูงถึง 610.69 ล้านบาท ดังรายละเอียดในตาราง 1

**ตาราง 1** สถิติอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2545-2554

พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล (คน)			มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สิน (บาท)
		เสียชีวิต	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	
2545	91,623	13,116	16,806	52,507	1,494,936,815
2546	107,565	14,012	17,066	62,626	1,750,964,040
2547	124,530	13,766	18,207	75,957	1,623,081,112
2548	122,040	12,859	19,111	75,253	3,238,226,110
2549	110,686	12,693	17,852	65,438	3,643,747,912
2550	101,752	12,492	15,989	63,040	4,620,398,166
2551	88,689	11,561	12,871	58,188	5,415,524,563
2552	84,806	10,717	10,113	51,883	3,815,520,899
2553	83,220	7,661	3,560	14,769	396,220,581
2554	68,296	9,060	4,047	17,123	610,686,128

**ที่มา:** สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จากการศึกษาของ Lapham และคณะในปี 1998 (อ้างถึงใน ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546, หน้า 45) พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 0.05 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร ขึ้นไป ซึ่งสูงกว่าผู้ป่วยฉุกเฉินปกติถึง 8 เท่า สอดคล้องกับรายงานขององค์การอนามัยโลก ที่ระบุว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่เข้ามาทำการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 0.10 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตรถึงร้อยละ 44 พร้อมทั้งระบุว่าการศึกษาเชิงลึกในกลุ่มตัวอย่างที่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 1,000 คน พบว่า แอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุถึง

ร้อยละ 36 ส่วน Phuvichit and Udomsade (2007, p. 37) ระบุว่าอุบัติเหตุจลาจลที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในประเทศไทยมีอัตราสูงเกินกว่าร้อยละ 50

World Health Organization (2007, p. 7) รายงานว่า แอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุจลาจล ยิ่งผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงขึ้นยิ่งมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.05 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร จะมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจลาจลสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 40 เท่า ส่วนการศึกษาในรัฐมิชิแกนของสหรัฐอเมริกา พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดระหว่าง 0.04 – 0.10 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น 5 เท่าของผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 และโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มเป็น 140 เท่าเมื่อมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.24 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร นอกจากนี้ World Health Organization (2007, p. 17) ได้ยกตัวอย่างกรณีของประเทศออสเตรเลียที่มีการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับตั้งแต่กลางทศวรรษ 1970 โดยมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.05 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร จนถึง 0.08 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในช่วงทศวรรษที่ 1980 ประกอบกับการรณรงค์ผ่านทางสื่อต่าง ๆ การจัดกิจกรรมในชุมชน การประกาศให้สาธารณะและชุมชนได้รับทราบ ส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการดื่มแอลกอฮอล์ลดลงมากกว่าครึ่งในรอบ 30 ปีที่ผ่านมา

จากการรายงานของสภาล่าง (House of Common) ของประเทศอังกฤษ (2010, p.16) ระบุว่า จำนวนการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจของอังกฤษมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในยุโรปและออสเตรเลีย โดยในอังกฤษมีการเรียกผู้ขับขี่เพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์เพียงร้อยละ 3 เท่านั้น ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศยุโรปมีอัตราการตรวจวัดอยู่ที่ร้อยละ 16 เช่น นอร์เวย์มีอัตราการเรียกตรวจถึงร้อยละ 57 และร้อยละ 30 ในประเทศฝรั่งเศส ดังนั้น จึงทำให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับในประเทศอังกฤษจึงมีจำนวนสูงเนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้ทราบว่ามีโอกาสน้อยมากที่จะถูกเรียกตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ อย่างไรก็ตาม สภาล่างของอังกฤษยังเล็งเห็นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายซึ่งจะมีผลต่อการลดอุบัติเหตุจลาจล และมีความพยายามในการผลักดันเพื่อแก้ไขกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องอยู่ตลอดเวลา

World Health Organization (2010, p.5) รายงานว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในประเทศเกาหลีใต้มีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยในแต่ละปีร้อยละ 12.7 นอกจากนี้ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจลาจลซึ่งมีสาเหตุมาจากการดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.1 ในปี ค.ศ. 1990 เป็นร้อยละ 6.7 ในปี ค.ศ. 1995 โดยร้อยละ 75.6 ของอุบัติเหตุซึ่งเกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ที่เกิดขึ้นนั้น จะเกิดในกลุ่มอายุระหว่าง 21-40 ปี และอัตรา

การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีได้อยู่ในระดับที่สูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้วถึง 10 เท่า

จากการศึกษาของ Homel (1994, p.147) ซึ่งศึกษาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเมาแล้วขับในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ของประเทศออสเตรเลีย พบว่า หลังจากรัฐนิวเซาท์เวลส์ มีการประกาศใช้กฎหมายซึ่งกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ไม่เกิน 0.05 กรัมต่อ 100 มิลลิลิตร ผลปรากฏว่า สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุซึ่งมีผู้เสียชีวิตลงได้เพียงร้อยละ 13 เท่านั้น หลังจากนั้นอีก 2 ปี มีการดำเนินการคุมตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ ทำให้สามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่มีคนเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 19.5 และสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตในช่วงวันหยุดได้ถึงร้อยละ 30

ผลการศึกษาของ Zaidel (2002, pp. 23-26) ที่ทำการวิเคราะห์งานวิจัยของนักวิชาการจำนวน 26 เรื่องซึ่งศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับกับการลดอุบัติเหตุ พบว่า การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับ สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุโดยภาพรวมได้ร้อยละ 3.7 และเมื่อทำการศึกษาในรายละเอียด พบว่า การบังคับใช้กฎหมายสามารถลดอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตลงได้ร้อยละ 9 รวมถึงสามารถลดอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บได้ร้อยละ 7 นอกจากนี้ ยังพบอีกว่าการบังคับใช้กฎหมายสามารถลดอุบัติเหตุในช่วงกลางวันและช่วงกลางคืนได้ร้อยละ 12 และ 7 ตามลำดับ

Fujita and Shibata (2006, p.27) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเมาแล้วขับกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศญี่ปุ่น พบว่า ญี่ปุ่นทำการแก้ไขกฎหมายและกำหนดมาตรฐานระดับแอลกอฮอล์โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ. 2002 ทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลงร้อยละ 12, 10.1, 9.7, และ 10.3 ในปี ค.ศ. 2002, 2003, 2004, และ 2005 ตามลำดับ

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่าการดื่มแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกรณีเมาแล้วขับจึงเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายของประเทศจะต้องให้ความสำคัญมากขึ้น หากพิจารณาถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับของประเทศไทย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย โดยผู้ที่ถูกจับกุมร้อยละ 90 ยอมรับได้กับโทษรอลงอาญา นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ยังอาศัยช่องว่างของกฎหมายในการปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลกรณีถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และที่สำคัญคือ การขาดฐานข้อมูลของผู้กระทำความผิด ส่งผลให้มีการกระทำผิดซ้ำอยู่เป็นประจำ (ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, 2553) ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาดังกล่าวของประเทศไทยต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับว่ามีรายละเอียดเป็นอย่างไร มีบทลงโทษแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร รวมถึงการศึกษาเปรียบเทียบ

กระบวนการของการบังคับใช้กฎหมาย ว่ามีขั้นตอนและกระบวนการอย่างไร ทั้งนี้ เพื่อนำผลการศึกษาดังกล่าวมาเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายต่อไป

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับและบดลงโทษหรือแนวทางการลงโทษตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกระบวนการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย

## ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเปรียบเทียบถึงรายละเอียดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาแล้วของประเทศต่าง ๆ จำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย รวมถึงการศึกษาเปรียบเทียบเกี่ยวกับกระบวนการบังคับใช้กฎหมายของประเทศดังกล่าวข้างต้นว่ามีความเหมือนและมีความแตกต่างกันอย่างไร ทั้งในแง่ของข้อกำหนดของกฎหมาย วิธีการตรวจวัด บทลงโทษหรือแนวทางการลงโทษตามกฎหมาย ตลอดจนแนวทางการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สำหรับกรณีของประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีการนำเสนอในภาพรวมโดยคร่าว ๆ และจะมีการยกกรณีตัวอย่างของบางมลรัฐมาศึกษาเปรียบเทียบ เนื่องจาก กฎหมายของแต่ละมลรัฐมีความแตกต่างกัน

## วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive study) โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวบทของกฎหมาย เอกสารทางราชการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนบทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาแล้วซ้ำ ซึ่งมีวิธีการในการศึกษา ดังนี้

1. สืบค้น/รวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาแล้วซ้ำของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย
2. สืบค้น/รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วซ้ำของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย
3. วิเคราะห์/สรุป รายละเอียดของกฎหมาย บทลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วซ้ำของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย
4. เปรียบเทียบรายละเอียดของกฎหมาย บทลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วซ้ำของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย



ระยะเวลาดำเนินการ

2 เดือน (15 ตุลาคม 2555 – 15 ธันวาคม 2555)

## การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับของประเทศไทย

ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นประเทศแรก ๆ ที่เริ่มมีการตั้งจุดตรวจจรรยาบรรณเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 ต่อมาในปี ค.ศ. 1983 ได้มีการนำวิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจมาใช้แทนที่การตรวจวัดจากเลือด และในปี ค.ศ. 1996 มีการนำนโยบายการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมาปฏิบัติอย่างจริงจัง ดังนั้น ผู้ขับขี่ทุกรายที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจะต้องถูกตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ไม่ว่าจะอุบัติเหตุจะมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือไม่ก็ตาม (Traffic Injury Research Foundation, 2009) จากการรายงานของ Institute of Alcohol Studies (IAS) (2010) ซึ่งให้เห็นว่าในบรรดาผู้ที่เมาแล้วขับซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยเป็นผู้ชายถึง 9 ใน 10 คน และส่วนใหญ่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือ 0.15 กรัมต่อ 100 มิลลิตร กว่าร้อยละ 52 ของผู้กระทำผิดมีอายุต่ำกว่า 33 ปี หลังจากที่มีการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับอย่างจริงจังมาตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1983 ส่งผลให้จำนวนผู้ขับขี่ที่ “เมาแล้วขับ” ลดลงอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนั้น จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ก็ลดลงอย่างมากเช่นเดียวกัน โดยในปี ค.ศ. 1979 มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 1,640 ราย แต่ในปี ค.ศ. 2007 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุซึ่งเกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์เพียง 460 รายเท่านั้น (Institute of Alcohol Studies, 2010) ในขณะที่ Traffic Injury Foundation (2009) รายงานแนวโน้มไปในทางเดียวกัน โดยกล่าวว่า ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1980 จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ลดลงกว่าครึ่งเมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 1990 คือลดลงจาก 9,420 ราย เป็น 4,850 ราย

### ข้อกำหนดของกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 1988 ของประเทศไทยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ไว้ดังนี้

**ตาราง 2** ข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ของประเทศไทย

ประเภทของการตรวจวัด	ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด
การตรวจวัดจากลมหายใจ	35 ไมโครกรัม/100 มิลลิตร
การตรวจวัดจากเลือด	80 มิลลิกรัม/100 มิลลิตร
การตรวจวัดจากปัสสาวะ	107 มิลลิกรัม/100 มิลลิตร

ที่มา: Bryant R., & Bryant, S. (2009)

แม้ว่าอังกฤษจะมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน 80 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร หรือ 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร หรือ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในปี ค.ศ. 1998 มีความพยายามในการแก้ไขกฎหมายเพื่อลดระดับแอลกอฮอล์เป็น 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่รัฐสภาของอังกฤษไม่ผ่านข้อเสนอดังกล่าว

### บทลงโทษ

ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ มีการกำหนดอัตราโทษของการ “เมาแล้วขับ” ไว้ดังรายละเอียดในตาราง 3

**ตาราง 3** อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศอังกฤษ

ระดับ BAC	อัตราโทษ
ต่ำกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ค่าปรับขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน</li> </ol>
0.08 – 0.137 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับ 150 ปอนด์ – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-16 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 4.5 เดือน</li> </ol>
0.138 – 0.206 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับ 150 ปอนด์ – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 17-22 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 6 เดือน</li> </ol>
0.207 – 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับไม่เกิน 5,000</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 23-28 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 7.5 เดือน</li> <li>บริการสังคม</li> </ol>
สูงกว่า 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร	<ol style="list-style-type: none"> <li>ตัดคะแนน 3-11 คะแนน</li> <li>ปรับไม่เกิน 5,000</li> <li>พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 29-36 เดือน</li> <li>เข้ารับการบำบัดรักษา 9 เดือน</li> <li>บริการสังคม</li> </ol>

ที่มา: Traffic Injury Foundation (2009)

โดยทั่วไปแล้วศาลของอังกฤษจะลงโทษด้วยการปรับระหว่าง 400 – 450 ปอนด์ (ประมาณ 20,000 – 22,500 บาท) และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี อย่างไรก็ตาม หากผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีคนเสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี นอกจากนี้ หากมีการกระทำผิดซ้ำภายในระยะเวลา 10 ปี หรือมีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด 2.5 เท่า จะถือว่าเป็น “ผู้กระทำผิดที่มีความเสี่ยงสูง” จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปี และหากต้องการขับขี่ยานพาหนะอีกหลังจากพ้นกำหนด จะต้องได้รับการรับรองจากแพทย์ก่อนว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแอลกอฮอล์

นอกจากนั้น หากผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี ค่าปรับไม่มีจำกัดจำนวนเงิน ตัดคะแนน 3-11 คะแนน และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 2 ปี

### **การปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด**

ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ การปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเปรียบเสมือนผู้กระทำผิดโดยทั่วไป ซึ่งโดยส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณาอัตราโทษสูงกว่าการกระทำผิดโดยปกติด้วยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12-36 เดือน ปรับ 150 ปอนด์ – 150 % ของรายได้ต่อสัปดาห์ ตัดคะแนน 3-11 คะแนน และต้องทำงานบริการสังคมอีกด้วย

### **การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ**

ประเทศอังกฤษมีการกำหนดนโยบายการตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ในทุกกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าอุบัติเหตุ นั้น ๆ ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บหรือไม่ก็ตาม จากสถิติการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของอังกฤษและเวลส์ พบว่า มีการสุ่มตรวจเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ค.ศ. 1963 จนสูงที่สุดในปี ค.ศ. 1998 โดยในปี ค.ศ. 1998 มีการตรวจวัดทั้งหมดประมาณ 815,500 ราย พบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดประมาณ 102,300 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 12.54 (Traffic Injury Foundation, 2009)

### **ขั้นตอนการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์**

การวัดระดับแอลกอฮอล์เบื้องต้นในประเทศอังกฤษส่วนใหญ่เป็นการตรวจวัดริมถนน (Roadside tests) โดยจะทำการตรวจวัดเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งไม่ใช่ยานพาหนะที่ลากจูง

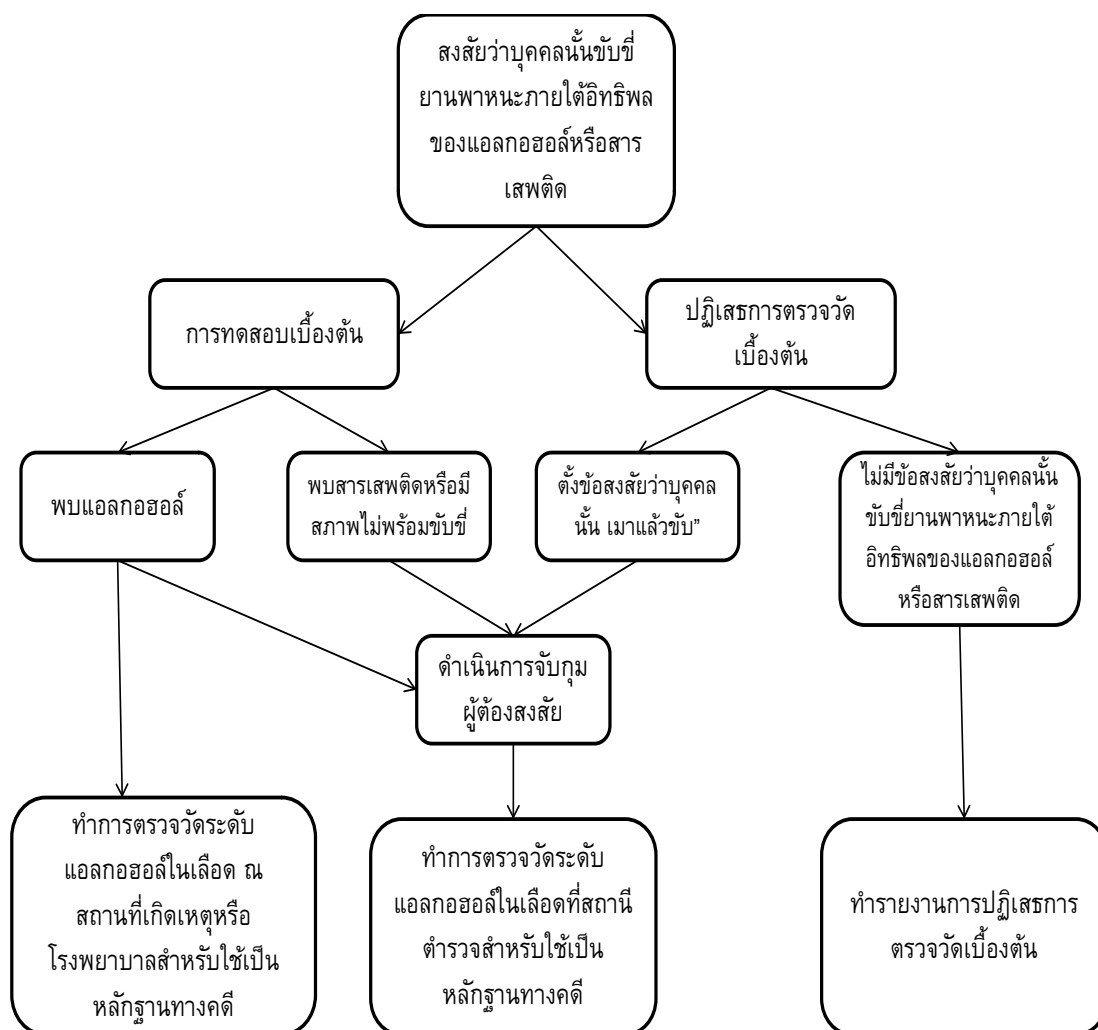
โดยเครื่องจักรกล การตรวจวัดเบื้องต้นดังกล่าว เป็นการตรวจสอบคร่าว ๆ ว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ที่ผู้ขับขี่จะเมาแล้วขับ ส่วนการทดสอบอย่างละเอียดจะเป็นการตรวจวัดเพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการพิจารณาตามกระบวนการของกฎหมาย การตรวจวัดเบื้องต้น มีแนวทางในการตรวจวัด 3 แนวทางได้แก่

1. การตรวจสอบลมหายใจเบื้องต้น (Preliminary breath test) เป็นการตรวจสอบว่าผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ทางลมหายใจหรือไม่ ซึ่งก่อนทำการตรวจวัด เจ้าหน้าที่ตำรวจจะกล่าวข้อความดังนี้ “ผม/ดิฉัน สงสัยว่าคุณขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมา ดังนั้นผม/ดิฉันจะขอตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจของคุณ ณ ที่นี้ หากคุณปฏิเสธการตรวจวัดคุณจะถูกฟ้องร้องและดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป”
2. การตรวจสอบผู้ขับขี่ว่ามีความบกพร่องหรืออยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมขับขี่ (Preliminary impairment test) วิธีนี้สามารถดำเนินการโดยการสังเกตอาการ และปฏิกิริยาการตอบสนองทางร่างกายของผู้ขับขี่
3. การตรวจสอบหาสารเสพติดเบื้องต้น (Preliminary drug test) อาจดำเนินการโดยการตรวจวัดจากเหงื่อหรือน้ำลายด้วยเครื่องมือที่ได้รับการรับรองและอนุมัติ

ในการดำเนินการตรวจวัดนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องสวมเครื่องแบบในการปฏิบัติงาน ยกเว้นกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจสวมหรือไม่สวมเครื่องแบบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีใครยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จะทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ที่อาศัยมาในยานพาหนะดังกล่าวมากกว่าหนึ่งคนก็ได้

ภายหลังจากที่มีการตรวจวัดเบื้องต้นแล้วและพบว่าผลการทดสอบเป็นบวก เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตรวจสอบความบกพร่องหรือสภาพที่ไม่พร้อมขับขี่ของบุคคลนั้น ๆ หรือการตรวจสอบหาสารเสพติดอื่น อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีคุณสมบัติตามกฎหมายและมีเครื่องมือที่พร้อมในการปฏิบัติงาน ณ เวลานั้น เมื่อมีหลักฐานชัดเจนว่าผู้ขับขี่ “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่จะพิจารณาดำเนินการจับกุมตามกฎหมายและทำการตรวจวัดซ้ำอีกครั้งเพื่อใช้เป็นหลักฐานทางคดีต่อไป ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน ปรากฏรายละเอียดดังแผนภาพในหน้าถัดไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัด เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบถึงโทษและกระบวนการดำเนินการทางกฎหมายให้กับผู้ขับขี่ทราบ และให้ดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่นั้นหากต้องสงสัยว่า “เมาแล้วขับ” หลังจากนั้น ควรดำเนินการตรวจวัดด้วยวิธีการวัดจากเลือดหรือปัสสาวะ แต่หากไม่มีข้อสงสัยว่าบุคคลนั้น “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่สามารถดำเนินการจับกุมได้และต้องปล่อยผู้ขับขี่คนนั้นไป



ภาพ 1 ขั้นตอนการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประเทศอังกฤษ

ที่มา: ดัดแปลงมาจาก Bryant, R., & Bryant S. (2009)

ภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตรวจมีหลักฐานและพยานเพียงพอก็จะดำเนินการส่งฟ้องศาลให้ทำการพิจารณาตัดสินคดีต่อไป ซึ่งผู้ถูกจับกุมจะถูกลงโทษในกรณีต่าง ๆ ดังที่กล่าวไว้แล้วในตอนต้น

## การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับของประเทศสหรัฐอเมริกา

การออกกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับในประเทศสหรัฐอเมริกาเริ่มต้นขึ้นในปี ค.ศ. 2000 โดยในปีดังกล่าว มลรัฐส่วนใหญ่มีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.10 กรัม/100 มิลลิลิตร ต่อมาในปี ค.ศ. 2005 ทุกมลรัฐมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร (Traffic Injury Foundation, 2009) แต่เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศที่แต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายเป็นของตนเอง ดังนั้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับและบทลงโทษจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละมลรัฐ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ จะกล่าวถึงเฉพาะมลรัฐเท็กซัส เนื่องจากเป็นมลรัฐที่มีจำนวนอุบัติเหตุซึ่งเกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ติดอันดับอยู่ในกลุ่มสูงที่สุด

จากการศึกษาของ Weiss and Kercher (2011, p. 5) พบว่า ปัญหาเรื่องเมาแล้วขับเป็นประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่งยวด เพราะจากสถิติที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 5-10 ของคนอเมริกันมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วไปขับขี่ยานพาหนะ และมีผู้ขับขี่ยานพาหนะอเมริกันร้อยละ 3 มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และจะเพิ่มสูงมากเป็นร้อยละ 17 ในช่วงวันหยุด นอกจากนั้น จากการรายงานของ National Highway Traffic Safety Administration –NHTSA (2011) พบว่า คนอเมริกันประมาณร้อยละ 30 จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในช่วงหนึ่งของชีวิต ซึ่งจากการประมาณการในปี ค.ศ. 2008 พบว่า มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ถึง 11,773 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.60 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 37,261 คน (NHTSA, 2009) ส่วนมลรัฐเท็กซัสเป็นมลรัฐซึ่งมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์สูงที่สุดในสหรัฐอเมริกา โดยในปี ค.ศ. 2008 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,146 คน จากจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 3,031 หรือคิดเป็นร้อยละ 37.81 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ดังกล่าวข้างต้นคิดเป็นกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดของประเทศสหรัฐอเมริกา

### ข้อกำหนดของกฎหมาย

มลรัฐเท็กซัส ถือว่าเป็นมลรัฐที่มีความเข้มงวดหรือปราศจากการผ่อนปรน (Zero tolerance) ในเรื่องของการเมาแล้วขับ โดยไม่อนุญาตให้บุคคลซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ (อายุน้อยกว่า 21 ปี) ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วมาขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน และตามกฎหมายของมลรัฐเท็กซัสกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100

มิลลิลิตร หรือ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เช่นเดียวกับมลรัฐ อื่น ๆ อย่างไรก็ตาม แนวทางการตรวจวัดหลักมี 3 แนวทางคือการตรวจวัดจากลมหายใจ การตรวจวัดจากเลือด และการตรวจวัดจากปัสสาวะ ซึ่งมีรายละเอียดข้อกำหนดของกฎหมาย ดังตาราง 4

**ตาราง 4** ข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ในรัฐเท็กซัส

ประเภทของการตรวจวัด	ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด
การตรวจวัดจากลมหายใจ	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
การตรวจวัดจากเลือด	n/a
การตรวจวัดจากปัสสาวะ	n/a

ที่มา: Department of Public Safety (2012)

### บทลงโทษ

บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับของมลรัฐเท็กซัส จะมีความแตกต่างในแต่ละกรณี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิดและประวัติการกระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับของแต่ละบุคคล ซึ่งมีรายละเอียดในตาราง 5 ดังนี้

**ตาราง 5** อัตราโทษสำหรับบุคคลที่บรรลุนิติภาวะ

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
1. ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์</li> <li>2. จำคุกตั้งแต่ 72 ชั่วโมง – 180 วัน</li> <li>3. พักใบอนุญาตขับขี่ 90 - 365 วัน</li> <li>4. หากครอบครองภาชนะบรรจุเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เปิดฝาแล้วจะถูกกักขังเพิ่มขึ้นอีก 3-6 วัน</li> <li>5. ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน 2,000 ดอลลาร์เป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อรักษาสถานภาพของใบขับขี่</li> </ol> <p>***ศาลอาจตัดสินให้ภาคทัณฑ์การจำคุกและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หากเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก</p>



**ตาราง 5 (ต่อ)**

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
2. ความผิดครั้งที่ 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์</li> <li>จำคุกตั้งแต่ 30 วัน – 1 ปี</li> <li>พักใบอนุญาตขับขี่ 180 วัน - 2 ปี</li> <li>ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock Device ถ้าหากกระทำความผิดตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป ภายในระยะเวลา 5 ปี</li> <li>ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน 2,000 ดอลลาร์เป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อรักษา สภาพภาพของใบขับขี่</li> </ol>
3. ความผิดครั้งที่ 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์</li> <li>จำคุกตั้งแต่ 2 – 10 ปี</li> <li>พักใบอนุญาตขับขี่ 180 วัน – 2 ปี</li> <li>ต้องติดตั้งเครื่อง Ignition Interlock Device ถ้าหากกระทำความผิดตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป ภายในระยะเวลา 5 ปี</li> <li>ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีเป็นจำนวนเงิน 2,000 ดอลลาร์เป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อรักษา สภาพภาพของใบขับขี่</li> </ol>
4. กรณีเมาแล้วขับและมีผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 15 ปี โดยสารมาด้วย	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์</li> <li>จำคุก 180 วัน – 2 ปี</li> </ol>

ที่มา: Department of Public Safety (2012)

สำหรับบุคคลที่กระทำผิดแต่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะมีบทลงโทษใกล้เคียงกับผู้ใหญ่ ยกเว้นการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะพักใช้เป็นระยะเวลาที่น้อยกว่า ดังรายละเอียดในตาราง 6

### ตาราง 6 อัตราโทษกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
1. ความผิดครั้งที่ 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์</li> <li>ทำงานบริการสังคม 8-12 ชั่วโมง</li> <li>ต้องเข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน</li> </ol>
2. ความผิดครั้งที่ 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์</li> <li>ทำงานบริการสังคม 20-40 ชั่วโมง</li> <li>อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน</li> </ol>
3. ความผิดครั้งที่ 3 (กรณีอายุเกิน 17 ปี แต่ไม่ถึง 21 ปี)	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับตั้งแต่ 250-2,000 ดอลลาร์</li> <li>อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>พักใบอนุญาตขับขี่ 180 วัน</li> </ol>
4. ความผิดครั้งที่ 3 (กรณีอายุต่ำกว่า 17 ปี)	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์</li> <li>ทำงานบริการสังคม 20-40 ชั่วโมง</li> <li>อาจมีคำสั่งศาลให้เข้ารับการฝึกอบรม</li> <li>พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน</li> </ol>

ที่มา: Department of Public Safety (2012)

นอกจากนั้น กฎหมายของมลรัฐเท็กซัส ยังกำหนดไว้ว่า บุคคลใดที่ซื้อหรือขาย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จะต้องโทษปรับไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 120,000 บาท) และ/หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี และหากบุคคลที่ “เมาแล้วขับ” ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้เสียชีวิต จะต้องโทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ จำคุก 2-20 ปี และบริการสังคม 240 – 800 ชั่วโมง

### การปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์

สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 180 วัน แต่ถ้าหากบุคคลนั้นเคยมีประวัติการกระทำผิดมาก่อนภายในระยะเวลา 10 ปี จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 2 ปี นอกจากโทษดังกล่าวข้างต้นแล้วผู้กระทำผิดจะต้องถูกภาคทัณฑ์ เข้ารับการฝึกอบรม การทำงานบริการชุมชนและต้องจ่ายค่าดำเนินการต่าง ๆ ทางศาลด้วย

## แนวทางการตรวจวัด

ตามกฎหมายของรัฐเท็กซัส มีการกำหนดแนวทางในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ไว้ 3 วิธี ได้แก่

1. การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยการตรวจเลือด
2. การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ
3. การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากปัสสาวะ

## การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีข้อกำหนดด้านการสุ่มตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Random breath testing) อย่างไรก็ตาม มีจำนวน 12 มลรัฐที่ดำเนินการตั้งจุดตรวจการงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Sobriety checkpoints) ซึ่งการตั้งจุดตรวจในลักษณะนี้จะมีการคัดกรองผู้ขับขี่ทุกคนที่ขับรถผ่านมายังบริเวณที่ตั้งจุดตรวจ และเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเรียกตรวจผู้ขับขี่บางรายที่มีลักษณะที่บ่งบอกชัดเจนว่า “เมาแล้วขับ” (Traffic Injury Foundation, 2009) โดยมลรัฐเท็กซัสเป็น 1 ในจำนวน 12 มลรัฐที่มีการตั้งจุดตรวจในลักษณะดังกล่าว

## การสอบสวน

สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องทำการสอบสวนว่าผู้ขับขี่เป็นบุคคลซึ่ง “เมาแล้วขับ” หรือไม่ ประกอบด้วยสิ่งสำคัญต่อไปนี้คือ

1. ยานพาหนะนั้นเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ
2. ผู้ขับขี่ถูกสั่งให้หยุดรถบริเวณจุดตรวจการงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Sobriety checkpoints)
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับรายงานว่ารถคันดังกล่าวมีการขับขี่ในลักษณะที่ผิดปกติ
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจหยุดรถคันดังกล่าวเพื่อตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายอย่างอื่น แต่สังเกตเห็นว่าผู้ขับขี่มีอาการมีนเมา
5. เจ้าหน้าที่ตำรวจสังเกตเห็นการขับขี่ที่ผิดปกติวิสัยซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ที่ผู้ขับขี่นั้น “เมาแล้วขับ”

ส่วน NHTS (National Highway Traffic Safety) ได้กำหนดลักษณะและอาการของผู้ขับขี่ที่ “เมาแล้วขับ” ไว้ดังนี้

1. การเลี้ยวโค้งด้วยรัศมีที่กว้างผิดปกติ
2. ขับขี่ยานพาหนะคร่อมเลน

3. ขับขี้นยานพาหนะสายไปมา
4. ขับขี่ด้วยความเร็วที่ต่ำผิดปกติ
5. หยุดรถภายในช่องจราจรโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร
6. การเลี้ยวยานพาหนะกะทันหันหรือเลี้ยวผิดกฎหมาย
7. เร่ง/ลดความเร็วอย่างรวดเร็ว
8. ไม่เปิดไฟหน้า
9. ขับตามรถคันข้างหน้าอย่างกระชั้นชิด

หากเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและสังเกตเห็นลักษณะดังกล่าวข้างต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะสั่งให้หยุดรถ ซึ่งโดยปกติเจ้าหน้าที่ตำรวจจะตรงไปหาผู้ขับขี่และผู้ขับขี่ต้องนั่งอยู่ในรถ ในขั้นตอนนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจถามคำถามง่าย ๆ เพื่อทดสอบว่าผู้ขับขี่เมาหรือไม่ นอกจากนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการบันทึกอาการต่าง ๆ ที่สื่อให้เห็นว่าบุคคลนั้น “เมาแล้ว ขับ” เช่น กลิ่นสุราจากลมหายใจของผู้ขับขี่ คำพูดที่ไม่ชัด อาการตาแดง หน้าแดง แสดงอาการ ชุ่มซ้ามหรือเงอะงะค้นหาใบอนุญาตขับขี่หรือเอกสารการจดทะเบียนรถ เป็นต้น เมื่อพิจารณาว่ามีหลักฐานชัดเจนเพียงพอว่าผู้ขับขี่นั้น ๆ “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่ตำรวจจะแจ้งให้ผู้ขับขี่ลงจากรถและทำการทดสอบอาการเมาของผู้ขับขี่ด้วยการตรวจการสนองตอบของตา การยืนขาเดียว และการนับเลขย้อนหลัง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่มีสิทธิที่จะปฏิเสธการทดสอบดังกล่าวข้างต้น ในขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจเบื้องต้น หากพบว่า มีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ถือว่ามีความผิดตามกฎหมาย

### การจับกุม

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมีหลักฐานที่น่าเชื่อถือเพียงพอได้ว่าผู้ขับขี่เป็นบุคคลที่ “เมาแล้วขับ” เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการจับกุมและส่งตัวไปยังสถานีตำรวจ เมื่อไปถึงสถานีตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะเสนอให้ผู้ขับขี่เลือกทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ใน 3 รูปแบบคือ การตรวจวัดทางลมหายใจ การตรวจวัดทางเลือด และการตรวจวัดทางปัสสาวะ และหากผลของการตรวจวัด พบว่า มีระดับแอลกอฮอล์เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่จะถูกจับกุมฐาน “เมาแล้วขับ” ทันที โดยส่วนใหญ่แล้ว ผู้ถูกจับกุมจะถูกกักตัวไว้จนกว่าจะสร้างเมาเพื่อรอการประกันตัว หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการส่งฟ้องศาลเพื่อตัดสินคดีต่อไป หากผู้ขับขี่มีความผิดจริงก็จะได้รับโทษตามที่กล่าวไว้แล้วในตอนต้น

อนึ่ง การดำเนินการตั้งจุดตรวจการงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Sobriety checkpoints) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

1. การเลือกบริเวณตั้งจุดตรวจ มีแนวทางสำคัญได้แก่ การเลือกพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ การเลือกบริเวณที่ส่งผลกระทบต่อการเล่นไหลของการจราจรให้น้อยที่สุด เป็นจุดซึ่งบริเวณที่เชื่อมต่อกันมีพื้นที่เพียงพอในการเรียกรถให้เข้าไปจอดเพื่อทำการสอบสวนเพิ่มเติม และต้องเป็นจุดที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทาง รวมถึงเป็นบริเวณที่มีแสงสว่างเพียงพอ
2. เจ้าหน้าที่ปฏิบัติ ต้องมีการมอบหมายอย่างเป็นทางการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไปปฏิบัติหน้าที่และควบคุมการปฏิบัติ จำนวนเจ้าหน้าที่ที่จะต้องเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ อาจดึงข้าราชการพลเรือนจากหน่วยงานอื่นเข้ามาเสริมการปฏิบัติหน้าที่ได้ นอกจากนั้น ควรแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติหน้าที่ร่วมกัน
3. การแจ้งเตือนล่วงหน้า การตั้งจุดตรวจทุกครั้งต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า นอกจากนั้น อาจประสานความร่วมมือกับสื่อมวลชนในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจถึงการบังคับใช้กฎหมาย “เมาแล้วขับ” อย่างเข้มงวด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มระดับของความร่วมมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ และเป็นกันป้องกันการต่อต้านจากผู้ขับขี่อีกทางหนึ่ง นอกจากนั้น จะต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย เช่น หน่วยงานด้านความปลอดภัยสาธารณะ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาคดีและการฟ้องร้องข้าราชการ และกลุ่มผลประโยชน์สาธารณะต่าง ๆ เป็นต้น
4. ความปลอดภัย จะต้องมี การติดป้ายหรือสัญญาณเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าว่ามีการตั้งจุดตรวจ แสงสว่างต้องเพียงพอ มีการตั้งกรวยยางเพื่อความปลอดภัย มีระบบแสงสว่างทั้งแบบถาวรและแบบเคลื่อนย้ายได้ ส่วนยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือสัญญาณให้ชัดเจน

## การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศเกาหลีใต้

เกาหลีใต้เริ่มมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1989 โดยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร อย่างไรก็ตาม ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2002 – 2008 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ต่อประชากร 100,000 คนกลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 8.5 เป็น 9.4 (Chun, 2009) นอกจากนี้ ในช่วงปี ค.ศ. 1996-2005 จำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นจาก 25,746 ครั้ง เป็น 26,460 ครั้ง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.70 (Park, 2008) แต่จำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์กลับเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 ในช่วงปี ค.ศ. 2008-2009 (International Traffic Safety Data & Analysis Group, 2011) ดังนั้น รัฐบาลเกาหลีใต้จึงให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวมากขึ้น โดยในปี ค.ศ. 2007 มีความพยายามผลักดันกฎหมายเพื่อกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.03 กรัม/100 มิลลิลิตร แต่รัฐสภาไม่อนุมัติเนื่องจากได้รับแรงกดดันจากกลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (Traffic Injury Research Foundation, 2009)

### บทบัญญัติของกฎหมาย

ตามกฎหมายจราจรทางบก (Road Traffic Act) ของประเทศเกาหลีใต้ มาตรา 44 (การห้ามขับรถในขณะที่มีนเมา) ระบุว่า

1. ห้ามไม่ให้บุคคลใดขับขียานพาหนะในขณะที่มีนเมา ซึ่งในที่นี้หมายความรวมถึง การขับขีเครื่องจักรกลในการก่อสร้างต่าง ๆ
2. เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่ามี ความจำเป็นในการป้องกันอันตรายและเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ามีความปลอดภัย โดยสังเกตเห็นว่าผู้ขับขีขียานพาหนะในขณะที่เมาสุรา เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายในการเรียกผู้ขับขีคนนั้นมาตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ (Breath test) เพื่อตรวจว่ามีระดับแอลกอฮอล์เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขับขีควรตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ตามที่เจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ
3. หากผู้ขับขีคนใดปฏิเสธการทดสอบระดับแอลกอฮอล์ด้วยวิธีการตรวจวัดทางลมหายใจ (Breath test) ที่ดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขีคนนั้นเมาหรือไม่ตามข้อ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการตรวจวัดหาระดับแอลกอฮอล์ด้วยวิธีการตรวจเลือดของผู้ขับขี แต่ทั้งนี้ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขีคนนั้นก่อน
4. หากผู้ขับขีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood-Alcohol Concentration หรือ BAC) เกินกว่า 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร ถือว่าเมาและห้ามไม่ให้ขับขียานพาหนะ

นอกจากนั้น มาตรา 50 ได้ระบุเพิ่มเติมไว้ด้วยว่า ห้ามไม่ให้บุคคลใดขับขี่จักรยานในขณะเมาสุราหรือได้รับอิทธิพลจากยาเสพติดหรือจากเหตุผลอื่นที่ทำให้ผู้ขับขี่คนนั้นไม่สามารถขับขี่จักรยานได้อย่างเป็นปกติ ส่วนมาตรา 56 กล่าวถึงความรับผิดชอบของนายจ้างที่มีหน้าที่ในการดูแลควบคุมให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งหมายถึงถึงการป้องกันไม่ให้ลูกจ้างที่ถูกลงโทษเนื่องจากกระทำผิดกรณีเมาแล้วขับไปขับขี่ยานพาหนะใด ๆ

## อัตราโทษ

โดยทั่วไปแล้วอัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้คือ การจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (ประมาณ 286,000 บาท) ดังรายละเอียดในตาราง 7

ตาราง 7 อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเกาหลีใต้

ลักษณะของการกระทำผิด	อัตราโทษ
ระดับ BAC เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	- ปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (ประมาณ 286,000 บาท) - จำคุกไม่เกิน 3 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี *** กรณีเกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต - ปรับไม่เกิน 15 ล้านวอน (ประมาณ 429,000 บาท) - จำคุกไม่เกิน 5 ปี - เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
การปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์	- ปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (ประมาณ 286,000 บาท) - จำคุกไม่เกิน 3 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี
นายจ้างที่เพิกเฉยและปล่อยให้ลูกจ้างที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ขับขี่ยานพาหนะหรือเคย	- ปรับไม่เกิน 3 ล้านวอน (ประมาณ 85,800 บาท)
กระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับแล้วไปกระทำผิดซ้ำ	- จำคุกไม่เกิน 1 ปี *** กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ โทษคือปรับไม่เกิน 300,000 วอน (ประมาณ 8,580 บาท)

ที่มา: Korea Road Traffic Act

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยน 1 วอน เท่ากับ 0.0286 บาท

ในทางปฏิบัติ หากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ต่ำกว่า 0.05 กรัม/ 100 มิลลิลิตร จะไม่มีการลงโทษ แต่หากมีปริมาณแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.05-0.09 จะมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 100 วัน ปริมาณแอลกอฮอล์ 0.09-0.10 จะเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากปริมาณแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 0.10-0.36 จะถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม (Global Road Safety Partnership, 2007)

### อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

มาตรา 47 กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับไว้ ดังนี้

มาตรา 47 (1) เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจสันนิษฐานได้ว่าผู้ขับขี่กำลังขับขี่ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนมาตรา 44 เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจในการหยุดรถและขอตรวจสอบใบขับขี่ได้

มาตรา 47(2) เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจสั่งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดขับขี่ยานพาหนะจนกว่าผู้ขับขี่คนนั้นสามารถขับขี่ยานพาหนะได้อย่างปกติ หรืออาจใช้มาตรการที่จำเป็นอื่น ๆ ต่อผู้ขับขี่คนนั้น



## การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ประเทศเวียดนามเป็นอย่างมาก โดยในปี ค.ศ. 2008 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 11,243 ราย และจากการสำรวจของกระทรวงสาธารณสุขเวียดนามในปี ค.ศ. 2007 พบว่า ประชาชนชาวเวียดนามร้อยละ 70.8 เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนแล้วมาขับขียานพาหนะ อย่างไรก็ตามได้มีการสำรวจจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ พบว่า มีการรายงานตัวเลขที่ต่ำกว่าความเป็นจริง โดยการสำรวจของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติของเวียดนาม รายงานว่า อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ในประเทศเวียดนามมีประมาณร้อยละ 6 ของจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด (Tam, 2010) แม้ว่าตัวเลขที่รายงานจะเป็นจำนวนที่ค่อนข้างต่ำ แต่รัฐบาลเวียดนามได้ให้ความสำคัญในต่อการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับเป็นอย่างมาก และมีการบรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับกรณีเมาแล้วขับไว้ในกฎหมายจราจรทางบก ค.ศ. 2001 ซึ่งกำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ต่อมาได้มีการปรับแก้กฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เกิน 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา (Tam, 2010) ดังนั้น จึงถือได้ว่าเวียดนามเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับ

**ตาราง 8** ปริมาณแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศเวียดนาม

ประเภทยานพาหนะ	ระดับ BAC
รถยนต์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
แทรกเตอร์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
รถยนต์/บรรทุกเพื่อการพาณิชย์	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
รถจักรยานยนต์	0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร

*ที่มา:* Vietnam Road Traffic Act 2008

### อัตราโทษ

การกำหนดอัตราโทษกรณีเมาแล้วขับในประเทศเวียดนามมีการกำหนดตามปริมาณแอลกอฮอล์และประเภทของยานพาหนะที่ขับขี่เป็นหลัก ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

**ตาราง 9 อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศเวียดนาม**

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	
ระดับ BAC	อัตราโทษ
< 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 1</u> - ไม่มีโทษ
BAC น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 แต่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 2</u> - ปรับ 200,000-400,000 VND (ประมาณ 300-600 บาท)
สูงกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 3</u> - ปรับ 500,000-1,000,000 VND (ประมาณ 950-1,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
ผู้ขับขี่รถยนต์	
ระดับ BAC	อัตราโทษ
< 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 1</u> - ปรับ 600,000-800,000 VND (ประมาณ 900-1,200 บาท)
BAC น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 แต่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 2</u> - ปรับ 2,000,000-3,000,000 VND (ประมาณ 3,000-4,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
สูงกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 3</u> - ปรับ 4,000,000-6,000,000 VND (ประมาณ 6,000-9,000 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

**ตาราง 9 (ต่อ)**

ผู้ขับขี่รถยนต์อื่น ๆ	
ระดับ BAC	อัตราโทษ
< 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 1</u> - ปรับ 400,000-600,000 VND (ประมาณ 600-900 บาท)
BAC น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 แต่ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 2</u> - ปรับ 1,000,000-3,000,000 VND (ประมาณ 1,500-4,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน
สูงกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร	<u>ระดับ 3</u> - ปรับ 3,000,000-5,000,000 VND (ประมาณ 4,500-7,500 บาท) - พักใบอนุญาตขับขี่ 60 วัน

**ที่มา:** Vietnam Road Traffic Act 2008

**หมายเหตุ:** อัตราแลกเปลี่ยน 1 VND เท่ากับ 0.0015 บาท

ในกรณีผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จะมีโทษปรับระหว่าง 2,000,000 – 3,000,000 VND (ประมาณ 3,000 -4,500 บาท) และหากก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นรุนแรงผู้ขับขี่อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต และถูกจำคุก 3 – 10 ปี (ตามกฎหมายอาญา) นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์จะต้องเข้ารับการทดสอบความรู้ใหม่

### การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตามกฎหมายของเวียดนาม เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ในการใช้เครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ได้หากสงสัยว่าผู้ขับขี่ดื่มสุราแล้วขับรถและสามารถใช้เอกสารที่พิมพ์ออกมาจากเครื่องมือดังกล่าวเป็นหลักฐานได้ อย่างไรก็ตาม การลงโทษทางอาญาในประเทศเวียดนามมีปัญหาเรื่องการตีความคำว่า “เมา” (Intoxicated) เนื่องจากไม่มีการให้คำจำกัดความของระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ไว้ในกฎหมาย ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในกรณีนี้ประสบปัญหาอย่างมากในทางปฏิบัติ

### การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำของประเทศสิงคโปร์

จำนวนอุบัติเหตุของประเทศสิงคโปร์ในช่วงปี ค.ศ. 2010 – 2011 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นเพียง 3 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 1.60 เท่านั้น ในขณะที่จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจาก 8,347 ราย เป็น 7,734 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.33 ส่วนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นจาก 96 รายในปี ค.ศ. 2010 เป็น 113 ราย ในปี ค.ศ. 2011 โดยมีผู้เสียชีวิตเท่าเดิมคือ 5 คน แต่จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มจาก 91 รายเป็น 108 ราย (Singapore Police Force, 2012) ตามกฎหมายของประเทศสิงคโปร์มีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร

#### อัตราโทษ

โทษตามกฎหมายกรณีมาแล้วซ้ำของประเทศสิงคโปร์ มีรายละเอียด ดังนี้

#### ตาราง 10 อัตราโทษกรณีมาแล้วซ้ำของประเทศสิงคโปร์

ประเภทของการกระทำผิด	อัตราโทษ
การกระทำผิดครั้งที่ 1	- ปรับ \$1,000 – 5,000 (ประมาณ 25,000-125,000 บาท) - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 1 ปี - จำคุกไม่เกิน 6 เดือน
การกระทำผิดครั้งที่ 2	- ปรับ \$3,000 – 10,000 (ประมาณ 75,000-250,000 บาท) - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 1 ปี - จำคุกไม่เกิน 12 เดือน
การกระทำผิดครั้งที่ 3 เป็นต้นไป	- ปรับ \$30,000 (ประมาณ 750,000บาท) - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 1 ปี - จำคุกไม่เกิน 3 ปี
กรณีเกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต	จำคุกไม่เกิน 6 ครั้ง (ตามกฎหมายอาญา)

**ที่มา:** Singapore Road Traffic Act

**หมายเหตุ:** อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ เท่ากับ 25.00 บาท

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ถือว่ามีโทษเสมือน “เมาแล้วขับ” มีอัตราโทษปรับ \$1,000 – 5,000 (ประมาณ 25,000-125,000 บาท) หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

### การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตามกฎหมายจราจรของประเทศสิงคโปร์มาตรา 69 ระบุอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจไว้ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเรียกผู้ขับขี่ให้หยุดรถเพื่อทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด หากที่เหตุสมควรดังต่อไปนี้
  - (1) บุคคลที่ขับขี่หรือพยายามขับขี่หรือเป็นผู้รับผิดชอบยานพาหนะบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะมีแอลกอฮอล์ในเลือดหรือกระทำผิดกฎหมายจราจรในข้อหาอื่นในขณะที่ขับขี่
  - (2) บุคคลใดที่ขับขี่หรือพยายามขับขี่หรือเป็นผู้รับผิดชอบยานพาหนะบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะมีแอลกอฮอล์ในเลือดและยังคงมีแอลกอฮอล์ในเลือด
  - (3) บุคคลใดที่ขับขี่หรือพยายามขับขี่หรือเป็นผู้รับผิดชอบยานพาหนะบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะกระทำผิดกฎหมายจราจรในข้อหาอื่นในขณะที่ขับขี่
  - (4) บุคคลใดที่ขับขี่หรือพยายามขับขี่หรือเป็นผู้รับผิดชอบยานพาหนะบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะและก่อให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างยานพาหนะของตนเองกับยานพาหนะคันอื่น หรือยานพาหนะอื่นมากกว่าหนึ่งคัน หรือทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต
2. จากเหตุอันเป็นข้อสงสัยดังกล่าวข้างต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดบริเวณที่ทำการเรียกตรวจหรือบริเวณใกล้เคียง หรืออาจดำเนินการตรวจวัดที่สถานีตำรวจก็ได้
3. การดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจะต้องดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น
4. หากพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการจับกุมได้ทันที
5. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจในการจับกุมผู้ขับขี่ทันทีในกรณีดังต่อไปนี้
  - (1) ผลการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด
  - (2) ผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดและเจ้าหน้าที่ตำรวจมีเหตุสมควรที่เชื่อได้ว่าบุคคลนั้นมีแอลกอฮอล์ในเลือด

(3) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีเหตุอันสมควรที่ต้องสงสัยว่าบุคคลนั้นตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของยาเสพติดหรือสารมีนเมาประเภทอื่น ๆ

6. อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถทำการจับกุมผู้ต้องสงสัยได้หากบุคคลนั้นเป็นผู้ป่วยและทำการรักษาตัวอยู่ที่โรงพยาบาล และการดำเนินการตรวจวัด จะสามารถกระทำได้อีกต่อเมื่อแพทย์ที่รับผิดชอบเป็นผู้อนุญาตก่อน และการทำการตรวจวัด ต้องกระทำที่โรงพยาบาลเท่านั้น

นอกจากนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ควรดำเนินการตรวจวัดแอลกอฮอล์หากมีเหตุผลทางด้านการแพทย์ที่ไม่สามารถทำการตรวจวัดได้ หรือในช่วงเวลาดังกล่าวขาดความพร้อมในเรื่องของเครื่องมือตรวจวัด หรือการใช้เครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์นั้นไม่เหมาะสมในทางปฏิบัติ ณ เวลานั้น ๆ

หากผู้ขับขี่ปฏิเสธการตรวจวัดหรือปฏิเสธการให้ตัวอย่าง เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องแจ้งให้กับผู้ขับขี่ทราบถึงความผิดของการปฏิเสธการตรวจวัดดังกล่าวว่าเป็นความผิดตามกฎหมาย และต้องถูกปรับ จำคุก หรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เพราะหากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ดำเนินการแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบ ศาลอาจพิจารณายกฟ้องได้

ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เจ้าหน้าที่ตำรวจของสิงคโปร์มีการปิดกั้นทางออกของถนนทุกจุดเพื่อทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดให้ได้ร้อยละ 100 โดยมีการเปลี่ยนแปลงเวลาและจุดตรวจตลอดเวลา ตลอดจนประธานเจ้าของสถานบันเทิง ให้เป็นผู้ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการเมาแล้วขับพร้อมกระตุ้นให้ผู้ประกอบการจัดหารถแท็กซี่สำหรับส่งลูกค้าที่เมาหรือมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอีกทางหนึ่ง

## การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับของประเทศไทย

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(2) บัญญัติเกี่ยวกับการขับที่ขณะ “เมาแล้วขับ” ไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับซึ่งรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น” อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้ เนื่องจากยังมีไม่กำหนดวิธีการตรวจวัดความเมา ต่อมา มีการร่างกฎกระทรวงเพื่อรองรับกฎหมายดังกล่าว และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2537 ตามร่างกฎกระทรวงดังกล่าวมีรายละเอียดสำคัญ คือ การกำหนดวิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับซึ่งว่าเมาหรือไม่ด้วยการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ รวมถึงการกำหนดวิธีการตรวจวัดไว้ 3 วิธี ได้แก่

1. ตรวจวัดจากลมหายใจ เป็นการตรวจวัดด้วยเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath analyzer test) ซึ่งจะให้ค่ามีหน่วยเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
2. ตรวจวัดจากปัสสาวะ
3. ตรวจวัดจากเลือด

ทั้งนี้ การตรวจวัดจากปัสสาวะและการตรวจวัดจากเลือด จะกระทำก็ต่อเมื่อไม่สามารถทำการตรวจวัดจากลมหายใจได้ และหากพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา

สงคราม เสงี่ยมพัชร์ (2549) กล่าวว่า แม้จะมีการกำหนดกฎกระทรวงออกมา แต่หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบยังขาดความพร้อมด้านเครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ นอกจากนั้น บุคลากรยังไม่มีทักษะในการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ จนกระทั่งในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2540 จึงได้เริ่มมีการตั้งจุดตรวจจับผู้ขับซึ่งที่เมาสุราเป็นครั้งแรก โดยการดำเนินการของกองบังคับการตำรวจจราจร หลังจากนั้น จึงมีการดำเนินการตรวจจับอย่างต่อเนื่อง และเริ่มมีความเข้มงวดมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดภายหลังจากที่ พลตำรวจตรี อดุลย์ แสงสิงแก้ว (ตำแหน่งในขณะนั้น) เข้ามารับตำแหน่งผู้บังคับการตำรวจจราจร เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2541 สำหรับการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในประเทศไทยจะห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับในกรณีเมาแล้วขับ

การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในประเทศไทยจะใช้วิธีการตรวจวัดลมหายใจเป็นอันดับแรก หากไม่สามารถดำเนินการได้ก็จะตรวจวัดจากปัสสาวะและตรวจวัดจากเลือดตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 10 ให้ความเห็นว่าการเจาะเลือดและการตรวจเลือดเป็นการกระทำต่อร่างกายของบุคคล ซึ่งกระทบต่อสิทธิเสรีภาพในชีวิตและร่างกายของบุคคลตามมาตรา 31 ของรัฐธรรมนูญซึ่งให้การรับรองไว้ และในหลักทั่วไปของการ

ประกอบวิชาชีพเวชกรรม การกระทำต่อร่างกายของผู้ป่วยต้องได้รับความยินยอมจากผู้ป่วย เว้นแต่เพื่อประโยชน์ในการช่วยชีวิตของผู้ป่วยในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้น การเจาะเลือดที่กระทำต่อร่างกายของ ผู้ขับขี่ก็ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ขับขี่ด้วย

อย่างไรก็ตาม มาตรา 142 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่ได้กล่าวถึงการเจาะเลือดไว้ ดังนั้น การตรวจวัดแอลกอฮอล์จากเลือด จึงเป็นกรณีที่เกินขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 142 หากจะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจดังกล่าว จำเป็นจะต้องออกกฎกระทรวงเพื่อมารองรับกฎหมายดังกล่าว

### อัตราโทษ

การลงโทษกรณี “เมาแล้วขับ” ในประเทศไทย มีทั้งโทษจำและ/หรือปรับผู้ขับขี่รถ ในขณะที่เมาสุราแล้ว นอกจากนั้น ยังมีการลงโทษด้วยการตัดแต้มและการคุมประพฤติ อีกด้วย ตามรายละเอียดในตาราง 11

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติแล้วส่วนใหญ่ศาลจะพิพากษาลงโทษ ดังนี้

1. โทษจำคุก 1-3 เดือน โทษจำคุกรอลลงอาญา 1-2 ปี
2. ปรับ 5,000-20,000 บาท (แล้วแต่ชนิดรถ)
3. บริการสังคม / บำเพ็ญประโยชน์ 12-48 ชั่วโมงตามคำสั่งศาล
4. พักใช้ใบอนุญาต 6 เดือน

ตาราง 11 อัตราโทษกรณีเมาแล้วขับของประเทศไทย

การกระทำผิด	อัตราโทษ
ระดับ BAC เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับ 5,000 – 20,000 บาท หรือ - จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ - ศาลอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 1 – 5 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม



**ตาราง 11 (ต่อ)**

การกระทำผิด	อัตราโทษ
กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 40,000 – 120,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี - พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
กรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	- ตัดคะแนน 40 คะแนน - ปรับตั้งแต่ 60,000 – 200,000 บาท - จำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี - เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ - ทำงานบริการสังคม
การปฏิเสธการตรวจวัด	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

**ที่มา:** พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

**แนวทางการปฏิบัติงาน**

แนวทางในการตั้งจุดตรวจเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่มีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญได้แก่

1. เจ้าหน้าที่ชั้นสัญญาบัตร สำหรับควบคุมการปฏิบัติ จำนวน 2 นาย
  - หัวหน้าจุดตรวจคือ รองผู้กำกับการ (จราจร) หรือ สารวัตรจราจร จำนวน 1 นาย
  - ร้อยเวรทำหน้าที่ตรวจวัดเครื่องมือจำนวน 1 นาย
2. ชั้นประทวน จำนวน 10 นาย
  - ตรวจวัดเครื่องมือเบื้องต้น จำนวน 4 - 6 นาย
  - ผู้ช่วยร้อยเวร จำนวน 2 นาย
  - ส่งผู้ต้องหาจำนวน 2 - 4 นาย

### ขั้นตอนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตำรวจทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ และพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. แจ้งสิทธิ / พิมพ์ลายนิ้วมือ / สอบสวน
2. ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 40 คะแนน
3. ควบคุมตัว (ขัง) หรือประกันตัว 10,000–20,000 บาท
4. ส่งฟ้องศาลวันรุ่งขึ้น
5. ศาลลงโทษปรับ โทษจำ รอสั่งคุมประพฤติ บริการสังคม และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน
6. ถ้าปริมาณแอลกอฮอล์สูงมาก ศาลจะลงโทษจำคุกทันที

## ผลการศึกษาเปรียบเทียบ

จากการศึกษาเปรียบเทียบข้อกำหนดของกฎหมายกรณีเมาแล้วขับของประเทศต่าง ๆ ได้แก่ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย ผู้วิจัย ดำเนินการเปรียบเทียบในประเด็นสำคัญ ดังนี้คือ

1. ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนด
2. อัตราค่าปรับ
3. โทษจำคุก
4. การปฏิเสธการตรวจวัด
5. แนวทางการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

### ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนด

จากการศึกษาข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาแล้วขับของทั้ง 6 ประเทศ ทำให้สามารถเปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศต่าง ๆ ดังรายละเอียดในตาราง 12

**ตาราง 12** เปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ตามที่กฎหมายกำหนดของประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC)
อังกฤษ	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
สหรัฐอเมริกา	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
เกาหลีใต้	0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร
เวียดนาม**	0.00 กรัม/100 มิลลิลิตร
สิงคโปร์	0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
ไทย	0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร

\*\* เวียดนามมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ที่ 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร

จากตาราง 12 แสดงให้เห็นว่าประเทศเวียดนามมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้เข้มงวดมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในขณะที่ประเทศไทยและประเทศเกาหลีใต้มีการกำหนดไว้เท่ากันคือ 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร อย่างไรก็ตาม ในประเทศเกาหลีใต้มีความพยายามในการ

เสนอให้มีการปรับระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0.03 กรัม/100 มิลลิลิตร แต่รัฐสภาไม่อนุมัติ ข้อเสนอดังกล่าว ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ คือ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และสิงคโปร์ กำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ที่ 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร โดยประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มีความพยายามในการแก้ไขกฎหมายเพื่อกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ระดับ 0.05 กรัม/100 มิลลิลิตร แต่ไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐสภาเช่นเดียวกับกรณีของประเทศเกาหลีใต้ ทั้งนี้ เนื่องมาจากแรงกดดันของกลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

### อัตราค่าปรับ

การเปรียบเทียบอัตราค่าปรับว่าประเทศใดมีอัตราค่าปรับสูงกว่าเป็นเรื่องที่ยากลำบาก เนื่องจากค่าครองชีพของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงทำการเปรียบเทียบค่าปรับด้วยการเทียบกับรายได้ต่อหัวของแต่ละประเทศเป็นหลัก ซึ่งจะสะท้อนความเป็นจริงได้มากที่สุด ดังรายละเอียดในตาราง 13

ตาราง 13 เปรียบเทียบอัตราค่าปรับของประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	รายได้ต่อหัว (บาท)**	ค่าปรับต่ำสุด (บาท)	ค่าปรับสูงสุด (บาท)	ค่าปรับกรณีทำให้มี ผู้เสียชีวิต (บาท)
อังกฤษ	1,171,140	7,500 (0.64%)	250,000 (21.35%)	ไม่จำกัดจำนวนเงิน ขึ้นอยู่กับ การพิจารณาของศาล
สหรัฐอเมริกา	1,443,360	60,000 (4.16%)	300,000 (20.78%)	300,000 (20.78%)
เกาหลีใต้	672,720	n/a	286,000 (42.51%)	429,000 (63.77%)
เวียดนาม	42,210	900 (2.13%)	9,000 (21.32%)	n/a
สิงคโปร์	1,387,230	25,000 (1.80%)	750,000 (54.06%)	n/a
ไทย	149,160	5,000 (3.35%)	20,000 (13.41%)	200,000 (134.08%)

\*\*รายได้ต่อหัวเป็นรายได้ต่อหัวประจำปี ค.ศ. 2011 ซึ่งรายงานโดยธนาคารโลก

<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>

จากตาราง 13 แสดงให้เห็นว่าประเทศสหรัฐอเมริกามีอัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัวสูงที่สุด รองลงมาคือ ไทย เวียดนาม สิงคโปร์และอังกฤษ ในขณะที่ประเทศเกาหลีใต้ไม่มีการกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำไว้

หากพิจารณาถึงอัตราค่าปรับสูงสุดของแต่ละประเทศเทียบกับรายได้ต่อหัว พบว่า สิงคโปร์มีอัตราค่าปรับสูงที่สุด รองลงมาคือ เกาหลีใต้ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เวียดนามและไทย ตามลำดับ

สำหรับค่าปรับ กรณี “เมาแล้วขับ” และเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต พบว่า ประเทศอังกฤษ มีอัตราค่าปรับที่ไม่จำกัดจำนวน (Unlimited fine) ซึ่งอาจถือได้ว่ามีค่าปรับสูงที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่ศึกษา ในขณะที่ประเทศไทยมีอัตราค่าปรับค่อนข้างสูงคือร้อยละ 134.08 ของรายได้ต่อหัว รองลงมาคือ เกาหลีใต้และสหรัฐอเมริกา ส่วนเวียดนามไม่มีการกำหนดค่าปรับไว้ เช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์

## โทษจำคุก

การเปรียบเทียบในส่วนนี้เป็นโทษจำคุก 2 ส่วนคือ กรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และกรณีก่อให้เกิดให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตาราง 14 โทษจำคุกกรณีเมาแล้วขับของประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	กรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	กรณีก่อให้เกิดให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต
อังกฤษ	ไม่มี	ไม่เกิน 14 ปี
สหรัฐอเมริกา	2-10 ปี	2-20 ปี
เกาหลีใต้	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 5 ปี
เวียดนาม	ไม่มี	3-10 ปี
สิงคโปร์	ไม่เกิน 3 ปี	ไม่เกิน 5 ปี
ไทย	ไม่เกิน 6 เดือน	3-10 ปี

จากตาราง 14 แสดงให้เห็นว่าประเทศสหรัฐ มีโทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดสูงที่สุดรองลงมาคือเกาหลีใต้และสิงคโปร์ ตามมาด้วยไทย ในขณะที่อังกฤษและเวียดนามไม่มีโทษจำคุกสำหรับกรณีนี้

เมื่อพิจารณาถึงกรณีการก่อให้เกิดให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต พบว่า ประเทศสหรัฐอเมริกามีโทษรุนแรงที่สุดคือจำคุก 2-20 ปี รองลงมาคือ อังกฤษ ส่วนไทยและเวียดนามมีอัตราโทษเท่ากันคือจำคุก 3-10 ปี ในขณะที่สิงคโปร์และเกาหลีใต้มีอัตราโทษต่ำที่สุดคือจำคุกไม่เกิน 5 ปี

### การปฏิเสธการตรวจวัด

โทษของการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของประเทศต่าง ๆ ที่ศึกษาค่อนข้างมีความแตกต่างกัน ดังรายละเอียดในตาราง 14

ตาราง 15 อัตราโทษของการปฏิเสธการตรวจวัด

ประเทศ	ปรับ	พักใช้ใบอนุญาตขับขี่	จำคุก
อังกฤษ	7,500 บาทขึ้นไป	12-36 เดือน	-
สหรัฐอเมริกา	-	180 วัน	-
เกาหลีใต้	286,000 บาท	ไม่เกิน 1 ปี	ไม่เกิน 3 ปี
เวียดนาม	3,000-4,500 บาท	-	-
สิงคโปร์	25,000-125,000 บาท	-	ไม่เกิน 6 เดือน
ไทย	1,000 บาท	-	-

จากตาราง 15 แสดงให้เห็นว่าประเทศเกาหลีใต้เป็นประเทศที่มีโทษกรณีปฏิเสธการตรวจวัดรุนแรงมากที่สุดรองลงมาคือสิงคโปร์ ในขณะที่ประเทศไทยถือว่ามิโทษค่อนข้างเบาเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ

### แนวทางการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จากการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ประเทศต่าง ๆ มีแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายใกล้เคียงกัน แต่ในกรณีของประเทศสหรัฐอเมริกาจะให้ความสำคัญต่อประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนมากที่สุด นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญในการตั้งจุดตรวจที่มีความปลอดภัยสามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทาง รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนจะมีการตั้งจุดตรวจ ณ วันและเวลาใด ในขณะที่ประเทศอังกฤษ มีข้อแตกต่างในประเด็นของการที่ไม่มีผู้ใดแสดงตนเป็นคนขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งกฎหมายให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการทำการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ที่โดยสารหรืออยู่ในยานพาหนะคัน

ดังกล่าวมากกว่า 1 คนได้ สำหรับประเทศเกาหลีใต้ค่อนข้างมีความเข้มงวดในการตรวจจับโดยอาจมีการปิดถนนเพื่อให้สามารถตรวจสอบผู้ขับขี่ทุกคนเช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ ส่วนประเทศเวียดนามประสบปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากไม่มีการให้คำจำกัดความที่แน่ชัดของคำว่า “เมา” ในกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ สำหรับการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยค้ำึงถึงประเด็นสิทธิมนุษยชนน้อยกว่าประเทศสหรัฐอเมริกา ถึงแม้การตั้งจุดตรวจจะมีการกำหนดและอนุมัติโดยผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบ แต่ไม่มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า

## ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

เมื่อพิจารณาจากประเด็นต่าง ๆ ที่ทำการเปรียบเทียบในขั้นต้น ผู้วิจัยพิจารณาแล้ว เห็นว่าควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาแล้วฉบับในประเทศไทย ดังนี้

1. การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของประเทศไทยค่อนข้างมีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม หากรัฐบาลเล็งเห็นถึงอันตรายของแอลกอฮอล์ที่ส่งผลกระทบต่อสมรรถนะในการขับขี่ ซึ่งจะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ การปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ที่ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จึงเป็นสิ่งที่ควรผลักดันให้เกิดขึ้น
2. อัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัวกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยภาพรวมของประเทศไทยยังไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับประเทศที่ทำการศึกษเปรียบเทียบ ดังนั้น หากมีการปรับปรุงกฎหมายเพิ่มโทษให้สูงขึ้นก็เป็นอีกแนวทางหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
3. อัตราค่าปรับเทียบกับรายได้ต่อหัว กรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้มีผู้เสียชีวิต ของประเทศไทยถือว่าอยู่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศอื่น ๆ ที่ทำการศึกษา ดังนั้น จึงถือว่ามีความเหมาะสมอยู่แล้ว จึงไม่ควรมีการปรับแก้อัตราโทษให้สูงขึ้น ณ เวลานี้ อย่างไรก็ตาม หากอัตรารายได้ต่อหัวของประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในอนาคต อาจจำเป็นต้องพิจารณาปรับแก้กฎหมายในโอกาสต่อไป
4. โทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและโทษจำคุกกรณีมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้มีผู้เสียชีวิตประเทศไทย ถือว่ามีความรุนแรงในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศที่ศึกษา ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายเพิ่มโทษทั้งสองกรณีนี้ จึงมีความเหมาะสม
5. อัตราโทษกรณีการปฏิเสธการตรวจวัดของประเทศไทย ถือว่ามีอัตราโทษที่รุนแรงน้อยที่สุด ซึ่งประเด็นการปฏิเสธการตรวจวัดเป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายเพิ่มโทษให้มีความรุนแรงมากกว่ากรณีการมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยทั่วไป



6. เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการกำหนดโทษตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด และจำนวนครั้งที่กระทำความผิด ดังนั้น บุคคลที่ “ดื่มหนัก” กับ “ดื่มน้อย” หรือ “ทำผิดบ่อย” และ “ทำผิดครั้งแรก” จะได้รับโทษเท่าเทียมกัน ด้วยเหตุนี้ จึงสมควรมีการปรับปรุงอัตราโทษตามปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด เช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ และปรับปรุงการลงโทษตามจำนวนครั้งที่กระทำความผิดเช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำและลดปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ได้อีกทางหนึ่ง
7. การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรมุ่งเน้นเรื่องของความปลอดภัยในการตั้งจุดตรวจที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิมนุษยชนให้น้อยที่สุด และควรปรับเปลี่ยนการตั้งจุดตรวจให้มีความโปร่งใส ประชาชนสามารถตรวจสอบการทำงานได้ที่สำคัญต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงการตั้งจุดตรวจล่วงหน้าก่อนทุกครั้ง ทั้งนี้ เนื่องจากแนวโน้มเรื่องของสิทธิมนุษยชนเป็นประเด็นที่คนในสังคมและในประเทศต่าง ๆ ให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นในปัจจุบัน

## บรรณานุกรม

- ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2546). *ตำราระบาดวิทยา: อุบัติเหตุจราจร* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: โฮลิสติก แพบลิชชิง.
- ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (2553). *รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปีพ.ศ.2553*. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2555 จาก <http://www.roadsafetythai.org/document/media/media189100122021629.pdf>
- สงคราม เสี่ยมพัคตร์. (2549). *ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย: ศึกษากรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์*. ดุษฎีนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.
- Bryant, R., & Bryant, S. (2009). *Student police officer handbook*. Oxford: Oxford University Press.
- Chun, S. (2009). *Implementation, evaluation, visions of Korea national alcohol policy*. Retrieved 15 December 2012 from [http://cas.or.th/th/medias/conferrance\\_6/ppt/plenary3/sungsoo\(alcohol\\_policy\)\\_en\\_%5Bcompatibility\\_mode%5D.pdf](http://cas.or.th/th/medias/conferrance_6/ppt/plenary3/sungsoo(alcohol_policy)_en_%5Bcompatibility_mode%5D.pdf)
- Fujita, U., & Shibata, A. (2006). Relationship between traffic fatalities and drunk driving in Japan. *Traffic Injury prevention, 7*, pp. 325-327.
- Global Road Safety partnership. (2007). *Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva: GRSP.
- Homel, R. (1994). Drink-driving law enforcement and the legal blood alcohol limit in New South Wales. *Accident Analysis and Prevention, 26*(2), pp. 147-155.
- The House of Common. (2010). *Drink and drug driving law: First report of session 2010-2011*. London: The House of Common.

- Institute of Alcohol Studies. (2010). *Drinking & Driving: IAS factsheet*. London: Institute of Alcohol Studies.
- International Traffic Safety Data & Analysis Group. (2011). *IRTAD road safety 2010: Annual report*. Retrieved 6 December 2012 from <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>
- Park, S.K. (2008). Road accidents in Korea. *IATSS Research*, 32(2), pp. 118-121.
- Phuvichit, P., & Udomsade, J. (2007). Opinion of Bangkok people towards drinking and driving. *Journal of Agricultural Extension and Communication*, 7(2), pp. 36-46.
- Singapore Police Force. (2012). *Traffic Police annual report 2011*. Singapore: Traffic Police Division.
- Tam, N.M. (2010). *Drinking and driving in Vietnam: Perceptions and risk*. Unpublished doctoral thesis, Queensland University of Technology.
- Texas Department of Public Safety. (2012). *Texas driver's handbook*. Texas: Department of Public Safety.
- Traffic Injury Foundation (TIRF). (2009). *Drinking and driving report: Recent trends and programmes*. Retrieved 15 October 2012 from [http://www.brewersofeurope.org/docs/publications/BI\\_DrinkDriveRpt074.pdf](http://www.brewersofeurope.org/docs/publications/BI_DrinkDriveRpt074.pdf)
- Weiss, A., & Kercher, G. (2011). *Alcohol impaired driving in Texas*. Texas: Criminal Justice Center, Sam Houston State University.
- World Health Organization (WHO). (2007). *Drinking and driving: A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva: Global Road Safety Partnership (GRSP).
- World Health Organization (WHO). (2010). *WHO global status report on alcohol 2004*. Geneva: World Health Organization.

