



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากแนวนโยบายของรัฐที่มุ่งจะพัฒนาและเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคมของประเทศไทยให้มีความทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ โดยเน้นหนักไปทางด้าน การพัฒนาประเทศ จากระบบเศรษฐกิจที่เคยเป็นภาคเกษตรกรรมมาแต่เดิมก็จะถูกปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบอุตสาหกรรม ซึ่งมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีความสลับซับซ้อน ตลอดจนมีการจัดตั้งเขตนิคม-อุตสาหกรรมต่าง ๆ เพิ่มขึ้นมากมาย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงว่าได้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นและนำไปสู่ความเป็นประเทศกึ่งอุตสาหกรรม นั่นเอง

ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจดังกล่าวนี้ มีความจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยปัจจัยด้านการขนส่งเป็นสำคัญ เมื่อเป็นดังนี้รัฐจึงได้ดำเนินการก่อสร้าง ขยายและบูรณะรักษาถนนหรือทางหลวงแผ่นดินสายต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อให้มีโครงข่ายเชื่อมถึงกันระหว่างภาคจังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ๆ ต่าง ๆ ได้ ทั้งนี้ ในการกำหนดแผนพัฒนาทางหลวง 5 ปี ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) นั้น กรมทางหลวงได้วางนโยบายที่จะสร้างและปรับปรุง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวง สัมปทาน ซึ่งเริ่มในเขตกรุงเทพมหานครและขยายไปในเขตภูมิภาคทั่วราชอาณาจักร ซึ่งมีระยะทางที่ต้องซ่อมบำรุง และก่อสร้างรวม 52,381 กิโลเมตร¹ ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์และการเพิ่มขึ้นของการเดินทางดังเช่นสภาวะที่เป็นอยู่ในปัจจุบันคงจะพออนุমান

¹ วิพุธ พูลเจริญ , "การจัดองค์กรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร," คณะกรรมการ
ระบาดวิทยาแห่งชาติ (อค์ส้านา)

ได้ว่า อีกประมาณ 7 ปีข้างหน้า ตั้งแต่ พ.ศ. 2536-2542 นั้นอุบัติเหตุทางจราจรคงจะเพิ่มขึ้นแน่นอน ทั้งนี้ เนื่องจากจะมีการก่อสร้างทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรทั่วประเทศ เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในทุกภูมิภาค ²

จึงเห็นได้ว่า การคมนาคมขนส่งภายในประเทศนั้นนับวันก็จะยิ่งเพิ่มปริมาณและมีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งหรือการสัญจรไปมาโดยยานพาหนะประเภทรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ขนาดเล็กไปจนถึงรถบรรทุก ซึ่งเมื่อมีการคมนาคมขนส่งกันมากเช่นนี้ หากบรรดาผู้ขับขี่ยานพาหนะต่าง ๆ ไม่ใช้ความระมัดระวังด้วยแล้ว ก็ย่อมจะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุได้

อุบัติเหตุทางรถยนต์เกิดขึ้นครั้งแรกในโลกที่ประเทศอังกฤษในปี พ.ศ. 2329 ในประเทศสหรัฐอเมริกาเกิดการตายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2342 ในปัจจุบันมีคนตายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ทั่วโลก ประมาณ 5 แสนคน และบาดเจ็บประมาณ 15 ล้านคนต่อปี ³

ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2532 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทุกประเภท 19,492 คน ⁴ ซึ่งเป็นสาเหตุการตายอันดับ 3 ของประเทศ รองลงมาจากโรคหัวใจและโรคมะเร็งทุกชนิด เป็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจร 9,030 คน และบาดเจ็บ 503,152 คน ⁵

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

² ไพฑูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และคณะ, "รายงานเบื้องต้นอุบัติเหตุจราจรด้านวิศวกรรม (อัดสำเนา)"

³ พงษ์ศักดิ์ วัฒนา, "แนวทางการควบคุมอุบัติเหตุทางจราจร," วารสารคลินิก 8 (2535) : 262.

⁴ กองสถิติสาธารณสุข พ.ศ. 2532

⁵ คณะกรรมการอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ 2532

ในปี พ.ศ. 2533 สถิติอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรกลับเพิ่มสูงขึ้นเป็นอันดับสอง กล่าวคือ มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ 14.8 ต่อแสนคน บาดเจ็บและต้องเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล เท่ากับ 280.3 ต่อแสนคน เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์เล็ก มีจำนวน 1,264 คัน⁶ และจากสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เดือน มกราคม-เมษายน 2537 นั้น ปรากฏว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 14,408 ราย, มีผู้เสียชีวิต 381 ราย, ได้รับความเจ็บ 3,407 ราย, ได้รับความเจ็บสาหัส 316 ราย, ทรัพย์สินของทางราชการเสียหายรวมมูลค่าทั้งสิ้นจำนวน 3,500,000 บาท และทรัพย์สินของประชาชนเสียหาย รวมมูลค่าทั้งสิ้น จำนวน 62,890,000 บาท⁷

ทั้งนี้ อุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกิดขึ้นนั้น ส่วนใหญ่มักมีสาเหตุสำคัญมาจากความบกพร่องของคนขับ โดยเฉพาะความบกพร่องทางจิตและอารมณ์ อันเนื่องมาจากการเสพสุราหรือของมีเมา ซึ่งมีแอลกอฮอล์เจือปนอยู่ประการหนึ่ง และเนื่องมาจากการเสพสารกระตุ้นประสาท เช่น ยาสูบแอมเฟตามีน อีกประการหนึ่ง ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุประการหลังนี้ คงเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจที่บีบรัดตัวค่าครองชีพที่สูง ตลอดจนการแข่งขันกันตลอดเวลาของสังคมเมือง ทำให้กลุ่มผู้ขับขี่แรงงาน มีทัศนคติและความเชื่อว่า หากได้เสพยาสูบแอมเฟตามีนขณะทำงานแล้วจะทำให้ทำงานได้ทนนานขึ้น ซึ่งแท้จริงแล้วแอมเฟตามีนเป็นยาที่กระตุ้นระบบประสาทส่วนกลาง มีผลในการเพิ่มการตื่นตัวของสมองโดยการออกฤทธิ์จะขึ้นอยู่กับขนาดของยา หากได้รับเกินขนาดจะทำให้เกิดอาการชักหมดสติ และอาจตายได้

ศูนย์วิทยุโทรพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁶ รายงานสถิติกองบังคับการ กรมตำรวจทางหลวง ปี 2533 (อัดสำเนา)

⁷ สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เดือน มกราคม-เมษายน 2537. งานที่ 4 กก.5 บก.จร.

ปัจจุบันมักมีข่าวปรากฏให้เห็นอยู่เสมอว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เสพยากลุ่มแอมเฟตามีน เข้าไป และตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของฤทธิ์ยา มักจะก่ออุบัติเหตุที่รุนแรงบนเส้นทางหลวงเสมอ ที่เป็นดังนี้ก็เนื่องมาจากปริมาณการขนส่งมีมาก แต่จำนวนผู้ประกอบอาชีพการขับขี่ยานพาหนะ เพื่อการขนส่งยังมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอแก่ความต้องการ ฉะนั้น จึงทำให้มีงานมากขึ้น ซึ่งกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับขี่ยานพาหนะจึงต้องตรากตรำทำงานหนักและเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน เกินกว่าความสามารถตามปกติที่ตนจะทำได้ ประกอบกับต้องการมีรายได้เพิ่มเพื่อนำมาจุนเจือครอบครัว จึงเป็นเหตุที่ต้องหันมาเสพยากลุ่มแอมเฟตามีน เพราะมีความเชื่อว่า จะทำให้ตนเองขยันและสู้งานดังที่เป็นปัญหาอยู่ในขณะนี้

จากข้อมูลและรายงานสถิติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นเนื่องมาจากผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ส่วนหนึ่งมักนิยมเสพยากลุ่มแอมเฟตามีน หรือยานกัญชาหมายถึงว่าเป็นวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ขับรถและเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นอันมาก ดังนั้น วิทยานิพนธ์นี้จึงมีวัตถุประสงค์ศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้บังคับในลักษณะเป็นการควบคุม หรือป้องกันการใช้สารชนิดนี้ในกลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลง ตลอดจนจะได้ทำการวิเคราะห์ว่ามาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้ในปัจจุบันนั้นเหมาะสมแล้วหรือไม่อย่างไร มีช่องโหว่อย่างไร และทำการศึกษาเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายต่างประเทศ นอกจากนั้น อาจจะวิเคราะห์ถึงความรับผิดชอบด้านกฎหมายของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้เสพยาที่ขับรถด้วย เช่น นายจ้างบังคับให้ลูกจ้างเสพยา หรือผู้จำหน่ายตามปั้มน้ำมันนั้นสมควรที่จะถูกมาตรการทางกฎหมายใช้บังคับด้วยหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมาย เพื่อจะได้ป้องกันและลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่เสพยากลุ่มแอมเฟตามีนให้มากที่สุด

ปัจจุบันได้มีกฎหมายในการป้องกันและควบคุมผู้ขับขี่ที่เสพยากลุ่มแอมเฟตามีนดังนี้

คือ

1. พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการผลิต ขาย นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งยังเป็นบทบัญญัติพื้นฐานซึ่งถือว่าการเสพยาสูบแอมเฟตามีนมีความผิดตามกฎหมาย⁸

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก และเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร⁹

3. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการขนส่งและการจราจรโดยรถยนต์ ตลอดจนกำหนดมาตรการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งและผู้ประจํารถ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเหมาะสมและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง¹⁰

บทบัญญัติกฎหมายข้างต้นนี้เป็นกฎหมายซึ่งเกี่ยวข้องกับโดยตรงแก่กรณีการเสพยาสูบแอมเฟตามีนในขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งมีประเด็นข้อกฎหมายที่ยังเป็นปัญหาอยู่หลายประการด้วยกัน อาทิเช่น

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 96 ก็ยังคงมีปัญหานางแห่งของมาตรการทางการแพทย์ในการตรวจสอบสุขภาพของผู้ขับขี่ภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว และปัญหานางแห่งของการขอออกใบขับขี่ใหม่ั้นการดำเนินงานในปัจจุบันยังไม่รัดกุมเท่าที่ควร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁸ พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 มาตรา 3, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 14, 27 กุมภาพันธ์ 2535, หน้า 8.

⁹ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 39, 6 เมษายน 2535, หน้า 55.

¹⁰ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 14, 27 กุมภาพันธ์ 2535, หน้า 16.

มาตรา 102 ทวิ นั้นมีปัญหาในแง่ของการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน ในกรณีมี "เหตุอันควรเชื่อ" นั้น ควรจะมีขอบเขตมากน้อยเพียงใด เพื่อจะไม่เป็นการใช้อำนาจเกินความเป็นจริง อันจะก้าวล่วงต่อหลักสิทธิมนุษยชนของประชาชน ประกอบกับปัญหาในด้านความน่าเชื่อถือ และประสิทธิภาพของเทคนิค วิธีตรวจสอบทางวิทยาศาสตร์นั้นจะมีความแน่นอนและมีน้ำหนักน่ารับฟังได้แค่ไหนเพียงใด

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 วรรค 3 และ มาตรา 43 ทวิ วรรค 3 นั้น ยังคงมีประเด็นปัญหาสำคัญว่าในขณะที่ยังไม่มีการออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบทางวิทยาศาสตร์ต่อผู้เสพยากลุ่มแอมเฟตามีนแต่อย่างใด นอกจากนี้ ยังมีปัญหาอีกหลายประการซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

จากมาตรการทางกฎหมายข้างต้น จึงเห็นได้ว่าปัญหาเกี่ยวกับเรื่องผู้เสพยา กลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นมีกฎหมายเกี่ยวข้องหลายฉบับ ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับก็ล้วนมีวัตถุประสงค์ต่างกัน ฉะนั้น การจะนำกฎหมายแต่ละฉบับมาใช้จึงต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ฉะนั้น จึงเห็นว่ากรณีดังกล่าวจึงสมควรอย่างยิ่งที่จะค้นคว้า วิเคราะห์มาตรการของกฎหมายเหล่านี้ เพื่อจะสามารถเสนอแนะมาตรการใหม่ ๆ ที่เหมาะสม ให้ความแน่นอนเป็นเอกภาพ และง่ายแก่การปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาต่อไป

ทั้งนี้ ในปัจจุบันพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติม โดยกำหนดให้การเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นความผิด และได้กำหนดให้ผู้ตรวจการพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจทำการตรวจหรือทดสอบผู้ขับขี่ยานพาหนะรายใด ได้หากมีเหตุอันควรสงสัย หรือควรเชื่อว่าคุณคนนั้นได้เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าตามสภาพความเป็นจริงนั้นยังไม่อาจดำเนินการปฏิบัติให้เป็นไปตามเป้าหมายแห่งกฎหมายดังกล่าวได้เพราะ

1. คำว่า "เมา" นั้น ยังไม่มีความหมายแน่นอนในทางปฏิบัติว่าเช่นไร จึงจะถือเป็นอาการเมาหากจะพิจารณาจากอาการที่บุคคลต้องสงสัยแสดงออกเป็นเกณฑ์ ก็ยังไม่แน่ชัดเพียงพอ ยิ่งไปกว่านั้น "การเมายาเสพติด" ก็ยังไม่มียุทธศาสตร์แน่ชัดจึงมีปัญหาด้านการตีความนอกจากนี้คำว่า "ของมีเมา" หรือ "ของเมา" ก็ยังไม่ได้มีการตีความที่แน่ชัดว่าหมายถึงอะไรบ้าง อีกทั้งมาตรการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก นั้นก็ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น จึงยังไม่แน่ววิธีดังกล่าวจะมีประสิทธิภาพหรือไม่เพียงใด

2. กฎหมายไม่ได้กำหนดมาตรการให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในประเด็นที่ว่า เมื่อเวลาตรวจพบผู้ขับขี่ที่เสพยากลุ่มแอมเฟตามีนแล้ว จะมีวิธีการยับยั้งมิให้บุคคลเหล่านั้นหยุดการขับขี่รถยนต์ในขณะที่ยังอยู่ในภาวะที่บกพร่องในความสามารถในการขับขี่ได้ จึงทำให้มาตรการดังกล่าวมีลักษณะไม่เข้มงวดในการบังคับใช้

3. เนื่องจากมีกฎหมายหลายฉบับที่มีบทลงโทษเกี่ยวข้องกับความผิดฐานเสพยากลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้นจึงสมควรพิจารณาว่ากฎหมายเหล่านี้มีความสัมพันธ์สอดคล้องและเป็นเอกภาพเดียวกัน หรือขัดแย้งกันหรือไม่อย่างไร และมาตรการทั้งหลายนั้นสามารถแก้ปัญหาได้หรือไม่ และมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ต่อปัญหาเพียงใด

1.2 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

1. ต้องการศึกษามาตรการทางกฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นอย่างไร
2. เพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทของผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางการเสนอแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเหล่านี้
4. เพื่อนำผลการศึกษาไปเป็นแนวทางการเสนอแนะแนวคิดในการรณรงค์ เพื่อความปลอดภัยในการคมนาคมบนเส้นทางหลวง

1.3 สมมติฐาน

สภาพบังคับทางกฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งบทกฎหมายที่มีบทลงโทษทางอาญานั้น ปัจจุบันยังเป็นมาตรการที่มีช่องว่างที่จะใช้ควบคุม หรือป้องกันการเกิดปัญหาอุบัติเหตุสำหรับการจราจรทางบก โดยเฉพาะต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ดังนั้นจึงควรมีการแก้ไขกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะให้เหมาะสม เพื่อช่วยในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 ขอบเขตการวิจัย

1. ศึกษาถึงความเป็นมาของหลักเกณฑ์ของบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 3 ฉบับ อันได้แก่ พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยศึกษาว่ากฎหมายเหล่านี้มีปัจจุบันมีผลบังคับอย่างไรและมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด
2. ศึกษาถึงปัญหาของกฎหมายต่าง ๆ ที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการกระทำความผิดในเรื่องการเสพยากลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับชี่ยานพาหนะในปัจจุบัน
3. ท้าการศึกษาเปรียบเทียบลักษณะการกระทำความผิดและความรับผิดชอบทางอาญาในเรื่องการเสพยากลุ่มแอมเฟตามีน ในขณะขับชี่ยานพาหนะทั้งของไทยและต่างประเทศ
4. ศึกษาแนวทางการปรับปรุงและวางมาตรการใหม่ ๆ เพื่อนำมาใช้บังคับในการกระทำความผิดดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อที่จะเป็นประโยชน์ต่อการวางนโยบายของรัฐบาลในการแก้ปัญหา

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

เป็นการวิจัยเอกสารทั้งหมดโดยวิเคราะห์จากพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตำราไทย บทความที่เสนอความคิดเห็นรวมทั้งเอกสารตำราจากต่างประเทศ ตลอดจนสัมภาษณ์แนวความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญแก่กรณีปัญหา

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้มีความรู้และเข้าใจงานมาตรการทางกฎหมายของกฎหมายแต่ละฉบับที่เกี่ยวข้องต่อปัญหานี้
2. ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ตลอดจนแนวทางหรือมาตรการ ขอบเขต และกลไกการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหานี้
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาและวิธีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเสพยากลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับชี่ยานพาหนะ

4. ทำให้ทราบถึงมาตรการกฎหมายที่เหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายไทย และต่างประเทศอื่นที่จะเสนอแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายอาญา หรือเพิ่มมาตรการอื่น ๆ ทั้งที่เป็นตัวกฎหมายและขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ให้มีประสิทธิภาพการบังคับใช้ได้ดียิ่งขึ้น อันเป็นหนทางการป้องกันและแก้ไขการใช้ยาสูบแอมเฟตามีนซึ่งจะทำให้สามารถลดปริมาณอุบัติเหตุได้ อีกทั้งยังเป็นการควบคุมพฤติกรรมของสมาชิกในสังคมอีกประการหนึ่งด้วย

5. เป็นแนวทางและเป็นประโยชน์ในการศึกษาวิชานิติศาสตร์ ต่อไป



ศูนย์วิทย์ทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย