

ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติด
ในร่างกายขณะขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
AN IMPOSITION OF PENALTIES FOR RECIDIVISTS: A CASE OF
DRUGGED DRIVERS IN ACCORDANCE WITH THE LAND
TRAFFIC ACT B.E.2522

¹สุภาพร ละออเอี่ยม และ ²วิชา มหาคุณ
¹Supaporn Laaoraim and ²Vicha Mahakun

มหาวิทยาลัยรังสิต, ประเทศไทย
Rangsit University, Thailand.

¹gunn.supaporn@gmail.com

Received: September 10,2023; Revised :November 2, 2023; Accepted :December 30,2023

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) แนวคิด ทฤษฎี และพฤติกรรมการกระทำ ความผิดซ้ำที่เกี่ยวกับยาเสพติด 2) มาตรการทางกฎหมายของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ที่ เกี่ยวกับการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ 3) วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดอยู่ในร่างกายขณะขับขี่ 4) แนวทางในการแก้ไขปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดอยู่ใน ร่างกายขณะขับขี่ เพื่อให้ได้มาซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม และให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิจัยทางเอกสาร ซึ่งศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎี พระราชบัญญัติ และมาตรการทางกฎหมายของไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ ที่กระทำผิดซ้ำกรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

จากผลการศึกษาพบว่า การกำหนดโทษของผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดใน ร่างกาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เพียงพอที่จะทำให้การกระทำความผิด ฐานขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายลดลง ประเภของสารเสพติดในความผิดฐานเป็น ผู้ขับขี่ขณะมีสารเสพติดในร่างกาย คือ แอมเฟตามีนหรือเมทแอมเฟตามีนเท่านั้น ไม่รวมถึงสารเสพติดประเภทอื่น ๆ ที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท นอกจากนี้อำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจในการ

¹ นักศึกษา, หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

² ศาสตราจารย์พิเศษ คณบดีและผู้อำนวยการหลักสูตรนิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

ตรวจหาสารเสพติดในร่างกายของผู้ขับขี่ มีเพียงหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน และ เจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น จึงเกิดปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบ ดังนั้นจึงเสนอให้มีการเพิ่มอัตราโทษในกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกาย ตลอดจนเพิ่มอัตราโทษในกรณี เสพยาแล้วมาขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายและเสียชีวิต รวมถึงการกระทำความผิดซ้ำซากของ ตัวบุคคลที่เคยกระทำความผิดมาแล้ว และในการกำหนดประเภทของสารเสพติดให้รวมถึงยาเสพติด ที่มีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาททุกชนิด และเห็นควรให้อำนาจตำรวจทุก สายงานในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบสารเสพติดกรณีขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด

คำสำคัญ : การกำหนดโทษของผู้ขับขี่, การกระทำความผิดซ้ำ, สารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่

Abstract

This study aimed to 1) investigate the concepts, theories, and drug-related recidivism, 2) Compare the legal measures regarding penalties imposed on recidivists involved in drugged driving in Thailand and other countries, 3) analyze the problems hindering the effective imposition of penalties for the recidivists involved in drugged driving, and 4) propose guidelines and solutions to enhance the effectiveness and appropriateness of legal measures in addressing drugged driving recidivism. This study utilized a qualitative research approach to investigate recidivists involved in drugged driving in Thailand and other countries, with a specific focus on the provisions outlined in the Land Traffic Act B.E.2522. The analysis was conducted by thoroughly examining relevant documents related to this topic. The findings of the study indicated that the penalties prescribed for recidivists involved in drugged driving, as outlined in the Land Traffic Act B.E.2522, were deemed insufficient in effectively reducing the occurrence of such cases. Additionally, it was observed that the drugs identified as illicit in such cases were limited to amphetamine and methamphetamine, neglecting other substances that also have an impact on the mind and nervous system. Moreover, the administration of drug driving tests was restricted solely to chief traffic officers, inquiry officers, and traffic officers, resulting in a limited capacity for conducting such tests. Therefore, based on the findings of this study, it is recommended that the penalties for drugged driving cases be strengthened, particularly in situations where harm or death is caused to others, as well as for recidivists. In addition, the penalties should cover all addictive substances which influence the mind the nerve system. The police in any division should also be authorized to perform drug driving tests as well.

Keywords: Penalties, Recidivism, Drugged Driving

บทนำ

ในปัจจุบันปัญหายาเสพติดได้แพร่ระบาดไปทั่วโลกและจัดได้ว่าอยู่ในขั้นวิกฤต โดยสถานการณ์การแพร่ระบาดของยาเสพติดได้ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างรวดเร็ว เพราะมีการผลิตยาเสพติดทั้งภายในประเทศและมีการลักลอบนำเข้ามาจากต่างประเทศมากมายหลายชนิด เช่น เฮโรอีน ยาบ้า ยาไอซ์ เป็นต้น ซึ่งปัญหาการเสพติดนี้ถือเป็นปัญหาที่สำคัญที่ส่งผลให้ทั้งวัยเด็ก วัยรุ่น รวมทั้งวัยผู้ใหญ่มีพฤติกรรมไปในทางที่ไม่เหมาะสมและเกิดกระทำความผิดในลักษณะอื่น ๆ ตามมา ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญและควรได้รับการแก้ไข เพื่อแก้ไขปัญหาค้นหากรอบคลุมและตรงจุด โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดฐานเสพยาเสพติด ซึ่งมีอัตราโทษไม่ร้ายแรง หรือผู้ที่กระทำความผิดซ้ำในคดีดังกล่าว เมื่อถูกดำเนินคดีอาญาต่อศาล และศาลได้มีคำพิพากษาว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด จำเลยก็ต้องได้รับโทษ (ภัทรานิษฐ์ จิตสำรวย, 2559)

จากการศึกษาการกำหนดโทษของผู้ซ้ำซึ่งกระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะซ้ำซึ่ง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทำให้ผู้วิจัยต้องการศึกษาในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้ 1) ปัญหาบทกำหนดโทษของผู้ซ้ำซึ่งขณะมีสารเสพติดในร่างกายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157/1 วรรคสอง ประกอบกับวรรคห้า และบทกำหนดโทษกรณีกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 ตามระบบกฎหมายไทย การกระทำที่เป็นกรรมเดียว แต่ผิดต่อกฎหมาย หมายถึงให้ลงโทษผู้กระทำความผิด โดยใช้อัตราโทษที่สูงที่สุดเพียงโทษเดียวตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 และอาจมีเหตุบรรเทาโทษหรือลดโทษผู้กระทำความผิด หากจำเลยให้การรับสารภาพหรือให้การที่เป็นประโยชน์ตามมาตรา 78 จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนเองจะได้รับเพราะอัตราโทษที่จะได้รับไม่สูงมากพอ 2) ปัญหาการกำหนดประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานเป็นผู้ซ้ำซึ่งขณะมีสารเสพติดในร่างกายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่งและมาตรา 157/1 วรรคสอง ตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ซ้ำซึ่งเสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท” ทั้งนี้ใช้ครอบคลุมเฉพาะการเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเท่านั้น และ 3) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจในการตรวจค้นยานพาหนะ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายของผู้ซ้ำซึ่ง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคสอง การตรวจสอบว่าบุคคลใดมีสารเสพติดอยู่ในร่างกายขณะซ้ำซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคสอง กำหนดให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ซ้ำซึ่งรถบางประเภท ว่าผู้นั้นได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือไม่ ถ้าตีความตามตัวบทกฎหมายจะเห็นได้ว่ากฎหมายกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีอำนาจตรวจหาสารเสพติดในตัวผู้ซ้ำซึ่งกรณีนี้ต้องเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจสายงานอื่น ๆ ไม่มีอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

ในประเทศอังกฤษได้มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี้นะเสพยาเสพติดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) โดยมีการกำหนดปริมาณสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี้น แยกเป็นประเภทของสารเสพติดและกำหนดอัตราโทษที่สูงหากตรวจพบว่า ผู้ขับขี้นมีปริมาณสารเสพติดในร่างกายเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และโทษจะหนักขึ้นหากการขับขี้นโดยสาเหตุดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่สั่งให้หยุดยานพาหนะได้ สามารถใช้วิธีการสุ่มตรวจได้ สามารถสั่งให้หยุดในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้ขับขี้นมียาเสพติดหรือแอลกอฮอล์ขณะขับขี้นหรือไม่ โดยสามารถทำการทดสอบเบื้องต้นได้ในกรณีมีพฤติการณ์อันควรสงสัยตามสมควร (กรมตำรวจ, 2537) สำหรับสหรัฐอเมริกาได้จัดการกับปัญหาการขับขี้นยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายกับปัญหาแอลกอฮอล์ ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด (Driving under the influence: DUI) ซึ่งข้อกำหนดในแต่ละรัฐจะแตกต่างกันไป รวมถึงบทลงโทษ และหากกระทำความผิดซ้ำบทลงโทษจะเพิ่มขึ้น ในบางรัฐอาจยึดยานพาหนะ และบางรัฐหากมีผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี หรือมีการใช้ร่วมกับแอลกอฮอล์หรือยา/สารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท บทลงโทษจะเพิ่มขึ้น รวมถึงข้อกำหนดที่กำหนดให้มีความเข้มข้นของสาร THC ในเลือดของผู้ขับขี้นได้ไม่เกิน 5 ng/mL (Permissible inference law) (Governors Highway Safety Association, 2022) และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานตำรวจทุกสายงานมีอำนาจตรวจผู้ขับขี้นยานพาหนะเสพยาเสพติด และกำหนดให้ผู้ขับขี้นสามารถตรวจพบสาร THC ได้ไม่เกิน 1 ng/mL แต่จะตรวจเฉพาะในเลือดส่วนเซรัม (Blood Serum) เท่านั้น และได้กำหนดประเภทของยาเสพติด ได้แก่ แอมเฟตามีน แมทแอมเฟตามีน เอ็กซ์ตาซี แอลเอสดี มอร์ฟิน โคคาอีน ผีนายา กัญชา ให้เป็นความผิดฐานขับขี้นยานพาหนะขณะเสพยาเสพติด (Legal approaches to drugs and driving, 2022)

การบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ช่วยลดอุบัติเหตุ ความสูญเสียจากการบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งการสร้างความตระหนักของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนจะส่งผลต่อพฤติกรรมไปในทิศทางที่เป็นบวกนำไปสู่การลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นคือเพื่อเป็นการข่มขวัญยับยั้งผู้ละเมิดหรือผู้มีแนวโน้มจะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร (เกษณพงศ์ พุตระกูล, 2564)

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรมีการกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำของผู้ขับขี้นขณะมีสารเสพติดในร่างกาย ให้เหมาะสมเพียงพอสำหรับความร้ายแรงของความผิดนี้ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น อันจะเป็นการช่วยเยียวยาผู้เสียหายได้อย่างแท้จริง และเป็นการสร้างความเกรงกลัวต่อผู้ขับขี้นที่กระทำผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี้นด้วย ซึ่งการกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี้นจะนำไปสู่การกำหนดโทษกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับขี้นยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายได้อย่างเหมาะสม และเห็นสมควรให้อำนาจเจ้าพนักงานในการตรวจสารเสพติดในร่างกายของผู้ขับขี้นเพื่อให้บังคับใช้กฎหมายได้อย่างถูกต้องและชอบธรรม และเห็นควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมประเภทของ

สารเสพติดในความผิดฐานขบขันยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกาย เพื่อให้ได้มาซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม และให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และพฤติกรรมการกระทำความผิดซ้ำที่เกี่ยวกับยาเสพติด
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดอยู่ในร่างกายขณะขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
4. เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดอยู่ในร่างกายขณะขับขี่ เพื่อให้ได้มาซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม และให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยรวบรวมจากข้อมูลการศึกษาและวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) การเก็บข้อมูลเอกสาร ได้แก่ ตำบพกฎหมายในรูปแบบของพระราชบัญญัติ ผลงานวิจัย หนังสือตำรา บทความ รายงานการศึกษา งานวิจัย และข้อมูลวิทยานิพนธ์ และการศึกษาหาข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ทั้งนี้โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ เพื่อให้สอดคล้องกับประเด็นที่ได้ตั้งสมมติฐานไว้ ภายใต้แนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมการกระทำความผิดซ้ำหลักการและมาตรการทางกฎหมายของไทยและต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี แล้วนำรายละเอียดต่าง ๆ มาประมวลวิเคราะห์ปัญหา เพื่อให้ได้ข้อสรุปและข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายระเบียบ หรือข้อบังคับ เพื่อให้สามารถนำมาใช้ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดซ้ำฐานเป็นผู้ขับขี่ขณะมีสารเสพติดในร่างกายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนั้นในบทนี้จึงได้วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดอยู่ในร่างกายขณะขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกำหนดโทษของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ กรณีมีสารเสพติดอยู่ในร่างกายขณะขับขี่ เพื่อให้ได้มาซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม และให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้นที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะที่จะกล่าวต่อไป โดยแบ่งปัญหาออกเป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ปัญหาบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ขณะมีสารเสพติดในร่างกาย

ในประเทศอังกฤษได้มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่ขณะเสพยาเสพติดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) โดยมีการกำหนดปริมาณสารเสพติดในร่างกายขณะขับรถ แยกเป็นประเภทของสารเสพติดและกำหนดอัตราโทษที่สูงหากตรวจพบว่า ผู้ขับขี่มีปริมาณสารเสพติดในร่างกายเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และโทษจะหนักขึ้นหากการขับขี่โดยสาเหตุดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่สั่งให้หยุดยานพาหนะได้ สามารถใช้วิธีการสุ่มตรวจได้ สามารถสั่งให้หยุดในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้ขับขี่มียาเสพติดหรือแอลกอฮอล์ขณะขับขี่หรือไม่ โดยสามารถทำการทดสอบเบื้องต้นได้ในกรณีมีพฤติการณ์อันควรสงสัยตามสมควร สำหรับสหรัฐอเมริกา ได้จัดการกับปัญหาการขับขี่ยานพาหนะขณะมีสารเสพติดในร่างกายกับปัญหาแอลกอฮอล์ ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด (Driving under the influence: DUI) ซึ่งข้อกำหนดในแต่ละรัฐจะแตกต่างกันไป รวมถึงบทลงโทษ และหากกระทำผิดซ้ำบทลงโทษจะเพิ่มขึ้น ในบางรัฐอาจยึดยานพาหนะ และบางรัฐหากมีผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี หรือมีการใช้ร่วมกับแอลกอฮอล์ หรือยา/สารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท บทลงโทษจะเพิ่มขึ้น รวมถึงข้อกำหนดที่กำหนดให้มีความเข้มข้นของสาร THC ในเลือดของผู้ขับขี่ได้ไม่เกิน 5 ng/mL (Permissible inference law) และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีการบังคับใช้บทลงโทษกฎหมายจราจรทางบก และได้กำหนดประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน ค.ศ. 1891

ในประเด็นนี้การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิวรรคหนึ่งบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท” ปัญหาบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ขณะมีสารเสพติดในร่างกายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157/1 วรรคสอง ประกอบกับวรรคห้า และบทกำหนดโทษกรณีกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ตามระบบกฎหมายไทย การกระทำที่เป็นกรรมเดียว แต่ผิดต่อกฎหมาย หมายถึงบทให้ลงโทษผู้กระทำความผิดโดยใช้อัตราโทษที่สูงที่สุดเพียงโทษเดียวตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 และอาจมีเหตุบรรเทาโทษหรือลดโทษผู้กระทำความผิด หากจำเลยให้การรับสารภาพหรือให้การที่เป็นประโยชน์ตามมาตรา 78 จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนเองจะได้รับเพราะอัตราโทษที่จะได้รับไม่สูงมากพอ จะเห็นได้ว่าอัตราโทษในกรณีขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต อันมีสาเหตุมาจากการเสพยาเสพติดอาจไม่สูงมากพอ ซึ่งไม่เหมาะสมกับความเสียหายที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำให้ขึ้น อันเป็นเหตุร้ายแรงทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายต่อทรัพย์สินและเสียชีวิตจากการกระทำโดยประมาทของตน

โดยหากจะให้การกระทำความผิดดังกล่าวรับโทษให้สาสมเป็นไปตามเงื่อนไขของทฤษฎีการลงโทษแบบแก้แค้นทดแทน หรือในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 92 เพื่อให้เกิดความเหมาะสมต่อโทษที่สมควรจะต้องได้รับและเป็นการชดใช้ต่อผู้เสียชีวิต รวมทั้งครอบครัวของผู้เสียชีวิตจะต้องมีการกำหนดอัตราโทษในการกระทำความผิดกรณีดังกล่าว สมควรให้มีการเพิ่มอัตรา

โทษในกรณีข้อซึ่งขณะมีสารเสพติดในร่างกาย ตลอดจนเพิ่มอัตราโทษในกรณีเสพยาแล้วมาขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายและเสียชีวิต เพื่อเป็นการแก้ไขในเรื่องอัตราโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิดให้เกิดความหลากหลายและให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้เสียหาย และที่สำคัญเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก

การนำบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรของต่างประเทศอันเป็นความรับผิดชอบทางอาญามาปรับใช้กับกฎหมายไทย เพื่อให้เกิดความเหมาะสมต่อโทษที่ผู้กระทำความผิดสมควรจะได้รับ โดยการเพิ่มโทษจำคุกและโทษปรับให้หนักขึ้น ดังนั้นจึงเห็นควรต้องมีการกำหนดอัตราโทษในกระทำความผิดกรณีดังกล่าวให้มีอัตราโทษที่สูงกว่าเดิมและให้มีบทบัญญัติของการลงโทษในกรณีเช่นนั้นเป็นการเฉพาะ ไม่ให้รับผิดอยู่ในฐานความผิดเดียวกันกับประมาทโดยทั่วไป ทั้งนี้จากการเสนอแก้ไขปรับเพิ่มโทษกรณีความผิดดังกล่าว จะทำให้การพิจารณาโทษตามฐานความผิดอยู่ในดุลพินิจของชั้นศาลส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายมีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้ขับรถตระหนักและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น อย่างไรก็ตามการเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือหนึ่งเท่านั้น ส่วนสำคัญอยู่ที่ผู้ขับรถ ซึ่งต้องตระหนักถึงความปลอดภัย และนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง

2. ปัญหาการกำหนดประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานเป็นผู้ข้อซึ่งขณะมีสารเสพติดในร่างกายจากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับประเภทสารเสพติดที่เป็นความผิดฐานความผิดฐานมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ยานพาหนะของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี จะเห็นได้ว่าต่างประเทศมีสารเสพติดหลายชนิดที่เป็นความผิดข้อซึ่งที่กระทำความผิด กรณีมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่ สำหรับมาตรการทางกฎหมายประเทศไทยมีสารเสพติดเพียง 2 ชนิดที่เป็นความผิดข้อซึ่งยานพาหนะเสพยาเสพติด คือ แอมเฟตามีน หรือเมทแอมเฟตามีน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ประกอบข้อกำหนดกรมตำรวจ (ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) ประกาศ ณ วันที่ 13 กรกฎาคม 2537 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจกระทำการตรวจสอบผู้ข้อซึ่ง รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วพบว่า ผู้ข้อซึ่ง เสพยาเสพติดประเภทที่ 1 คือ แอมเฟตามีน หรือเมทแอมเฟตามีน และมีปริมาณตั้งแต่ 1 ไมโครกรัมต่อมิลลิกรัมขึ้นไป จึงจะมีอำนาจดำเนินคดีในข้อหาเป็นผู้ข้อซึ่งรถเสพยาเสพติดโดย ผ่า ผืนกฎหมาย ซึ่งหากผลการตรวจสอบพบว่า ผู้ข้อซึ่งเสพยาเสพติดชนิดอื่น เช่น เฮโรอีน มอร์ฟีน โคคาอีน ผีน กัญชา พืชกระท่อม ผู้ข้อซึ่งดังกล่าวจะไม่มีผิดในข้อหาเป็นผู้ข้อซึ่งยานพาหนะเสพยาเสพติด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง และมาตรา 157/1 วรรคสอง (ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 519/2558 คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8862/2559 คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 12151/2558 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4502/2558) แต่จะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 มาตรา 91 และมาตรา 92 ที่ จะต้องให้ผู้ข้อซึ่งยานพาหนะเสพยาเสพติดเข้ารับการบำบัดฟื้นฟูสมรรถภาพตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นช่องว่างของกฎหมายทำให้ผู้ข้อซึ่งที่เสพยาเสพติดประเภทอื่นที่ไม่ใช่ประเภท 1 นั้น ไม่มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่ายาเสพติดให้โทษไม่ว่าจะเป็นสารเสพติดประเภทใดต่างก็ทำให้มีผลกระทบต่อสมองซึ่งควบคุมระบบประสาทของผู้ข้อซึ่ง ทำให้สมรรถภาพในข้อซึ่งยานพาหนะลดลง และผลเสียที่

ตามมามี้อาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและบุคคลอื่นได้ หรือกล่าวได้ว่าปัญหาในการกำหนดประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานมีสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่เห็นควรว่า ควรเพิ่มประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด เพราะว่ายาเสพติดทุกชนิดจะมีผลกระทบต่อจิตประสาทเหมือนกัน อาจจะทำให้ผู้ขับขี่ไม่มีความระมัดระวังอย่างเพียงพอหรือเกิดจากความประมาทหรือว่าเกิดสติฟั่นเฟือนอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกับแอมเฟตามีนและเมทแอมเฟตามีน เมื่อเสพแล้วก็ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงไม่ใช่เฉพาะประเภทแอมเฟตามีน เมทแอมเฟตามีนเพียงอย่างเดียว ตัวอย่างเช่น คดีบอสอยู่วิทยา ที่พบว่า มีการเสพยาเค หรือ โคเคน แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถตั้งข้อหาเสพยาโคเคนขณะขับขี่ได้ เพราะกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดให้การเสพยาเสพติดประเภทอื่น ซึ่งเป็นความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด ซึ่งเป็นช่องโหว่ของกฎหมายที่ควร ได้รับการแก้ไข โดยการแก้ไขกฎหมาย นอกจากนี้ เห็นควรเพิ่มประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด เพราะยาเสพติดประเภทอื่น การเสพยาเสพติดทุกอย่างไม่ว่าจะเป็นกัญชา เฮโรอีน พืชกระท่อม เข้าไปในร่างกาย ย่อมส่งผลทำให้จิตประสาทในการสั่งการของผู้เสพ ทำให้ประสิทธิภาพลดน้อยลง เมื่อผู้เสพแล้วไปขับขี่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งปัจจุบันนี้มีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากเหตุเสพยาเสพติดขับขี่ยานพาหนะเป็นจำนวนมากในสภาวะปัจจุบัน

การแก้ไขเพิ่มเติมการกำหนดประเภทของสารเสพติดในความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ สามารถเทียบเคียงได้จากพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522 มาตรา 57 และมาตรา 58 มาตรา 57 ห้ามมิให้ผู้ใดเสพยาเสพติดให้โทษในประเภท 1 หรือประเภท มาตรา 58 ห้ามมิให้ผู้ใดเสพยาเสพติดให้โทษในประเภท 2 เว้นแต่การเสพนั้นเป็นการเสพเพื่อการรักษาโรคตามคำสั่งของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมหรือผู้ประกอบโรคศิลปะแผนปัจจุบันชั้นหนึ่งในสาขาทันตกรรมที่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 17 จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522 ห้ามมิให้ผู้ใดเสพยาเสพติดให้โทษในประเภท 1 (ถึงประเภท 5 และห้ามมิให้ผู้ใดเสพยาเสพติดให้โทษในประเภท 2 เว้นแต่การเสพนั้นเป็นการเสพเพื่อการรักษาโรค ซึ่งถ้าเสพยาเสพติดประเภทดังกล่าวจะส่งผลเสียต่อจิตประสาทควบคุมตนเองไม่ได้ขาดสติอาจจะทำให้เกิดผลเสียต่อตนเองและผู้อื่น จึงเห็นว่าควรนำหลักพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 มาตรา 57 และมาตรา 58 มาเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมให้ยาเสพติดให้โทษในประเภท 1 หรือประเภท 5 และเสพยาเสพติดให้โทษในประเภท 2 เว้นแต่การเสพนั้นเป็นการเสพเพื่อการรักษาโรค เป็นความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ

จากปัญหาดังที่กล่าวมาผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการยกเลิกข้อกำหนดกรมตำรวจ ประกาศ ณ วันที่ 13 กรกฎาคม 2537 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจกระทำการตรวจสอบผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วพบว่า ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดประเภทที่ 1 คือ แอมเฟตามีน หรือเมทแอมเฟตามีน และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ ให้ยาเสพติดให้โทษในประเภท 1 ถึงประเภท 5 และเสพยาเสพติดให้โทษในประเภท 2 เว้นแต่การเสพนั้นเป็นการเสพเพื่อการรักษาโรค เป็นความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะเสพยา

ยาเสพติด เพื่อทำให้เกิดความยุติธรรมในการดำเนินคดีตามกฎหมายในความผิดฐานขบขัน ยานพาหนะเสพยาเสพติดและเป็นการป้องกันปราบอาชญากรรมอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เป็น การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

3. ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจในการตรวจค้นยานพาหนะ กรณีมีสารเสพติดในร่างกายของผู้ขับขี่

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่กล่าวมาข้างต้น กำหนดให้เจ้าพนักงานที่มีอำนาจ ในการตรวจสอบสารเสพติด โดยเจ้าพนักงานตำรวจทุกสายงาน มีอำนาจตรวจผู้ขับขี่ยานพาหนะ เสพยาเสพติด จะเห็นว่า ประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคสอง บัญญัติให้ผู้มีอำนาจตรวจสอบหาสารเสพติดในขณะขับขี่เป็นเพียงเจ้าพนักงานเฉพาะ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน และเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น จึงเกิดปัญหาในการ ปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบ เนื่องจากพนักงานตำรวจสายงานอื่น เช่น พนักงานตำรวจสายงาน ป้องกันปราบปรามหรือเจ้าพนักงานตำรวจสายงานสืบสวน ไม่มีอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ทวิ แต่ในปัจจุบันยังมีเจ้าพนักงานตำรวจสายงานอื่นที่ทำการตรวจผู้ ขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด ซึ่งจริง ๆ แล้วถ้าตีความตามตัวบทกฎหมายเข้าหน้าที่ตำรวจสาย งานอื่นไม่มีอำนาจตรวจ จะเห็นได้ว่ากฎหมายยังไม่ครอบคลุมเหมือนประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ซึ่งอาจจะทำให้เจ้าพนักงานตำรวจปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบด้วย กฎหมายและเจ้าพนักงานตำรวจอาจจะถูกดำเนินคดีส่งผลเสียต่อหน้าที่การงาน และในปัจจุบันมี ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมากขึ้นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไข กฎหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้น เห็นควรให้อำนาจตำรวจทุกสายงานใน การปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบสารเสพติดกรณีขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด โดยไม่จำกัดเฉพาะ หัวหน้าจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร และกรณีที่เข้าหน้าที่ตำรวจทุกสายงานมี อำนาจในการตรวจสอบสารเสพติดในกรณีขับขี่ยานพาหนะเสพยาเสพติด เป็นการแบ่งเบาหน้าที่ หัวหน้าจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร ทำให้เจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมี ประสิทธิภาพเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่จะเกิดผลเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของ ประชาชน

ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้หัวหน้าเจ้า พนักงานจราจร พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการ ตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจา นุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้ ใน กรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายใน ระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการ ตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที เจ้า พนักงานที่ทำการตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน

กฎกระทรวงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทนิยามของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ตรวจการ ดังนี้

จากปัญหาดังที่กล่าวมาผู้ศึกษาเห็นว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมเจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทเพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่เดิมซึ่งจะเป็นการทำให้ประสิทธิภาพในการตรวจจับผู้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ วรรคสอง ได้อย่างแท้จริง ควรให้พนักงานฝ่ายปกครอง ตำรวจ หรือผู้ตรวจการ มีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งและวรรคสองหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพยาให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสามไม่ยอมให้ตรวจสอบให้พนักงานฝ่ายปกครอง ตำรวจหรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพยาก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

เอกสารอ้างอิง

- กรมตำรวจ. (2537). *ปัญหาอาชญากรรม*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.
- กฤษณพงศ์ พุตระกูล. (2564). *การศึกษาข้อเสนอในเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาคriminalจราจรทางบก*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- ภัทรานิษฐ์ จิตสำรว. (2559). *เด็กและเยาวชนกระทำความผิดในคดียาเสพติดมากเป็นอันดับหนึ่ง*. สืบค้นวันที่ 21 มีนาคม 2566, จาก <http://prachatai.com/journal/2016/03/64731>.
- Governors Highway Safety Association. (2022). *Drug Impaired Driving*. Retrieved March 18, 2023, from <https://www.ghsa.org/state-laws/issues/drug%20impaired%20driving>.
- Legal approaches to drugs and driving. (2022). *overviews legal approaches to drugs and driving*. Retrieved March 18, 2023, from <http://www.emcdda.europa.eu/publications/topic-overviews/legal-approaches-to-drugs-and-driving/html#panel21>.